

PERUSSELVITYKSET



VIATEK OY

JOULUKUU 1986

08
TVH



87 584

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

PERUSSELVITYKSET



TVH - TIEVERKKOTOIMISTO

VIATEK OY

JOULUKUU 1986

ESIPUHE

Tie- ja vesirakennuslaitoksen tiensuunnitteluohjelmaan vuosille 1984 - 86 on TVL:n Vaasan piirin esityksestä sisällytetty Suomenselän tieverkkoselvityksen laatiminen. Suunnittelun vetovastuu on nimetty TVH:n tieverkkotoimistolle.

Suunnittelun kohteeksi on tieverkkotoimistossa täsmentynyt Suomenselän alueen kanta- ja seudullisten teiden verkon määrittely vuoden 2000...2010 tilanteessa. Aluerajauksen lähtökohdaksi on otettu asiaa koskeva valtioneuvoston kannanotto, jossa varsinaiset Suomenseläkunnat ulottuvat Isojoelta Rantsilaan. Valtioneuvosto on lisäksi osittain nimeltä mainiten ja osittain nimeämättä todennut olevan joukon muitakin kuntia, joissa on Suomenselän aluetta vastaavat kehittämistarpeet. Tämän selvityksen tilastollisissa tarkasteluissa on Suomenselän alueeseen luettu myös valtioneuvoston päätöksessä nimeltä mainitut muut kunnat.

Ylempiluokkaisten maanteiden tieverkkotarkasteluja ei voi rajata kuntarajojen mukaan tai muutoinkaan liian pienelle alueelle. Tieverkkosuunnittelun aluerajaukseksi onkin otettu lähinnä aluetta ympäröivä päätieverkko.

Suomenselän tieverkkosuunnittelun ensimmäisenä vaiheena nyt laaditun perusselvityksen tarkoituksena on

- inventoida selvitysalueen yhdyskuntarakenne ja muut liikennettä synnyttävät toiminnot
- inventoida selvitysalueen tärkein tiestö sekä sen liikenne ja puutteet
- todeta tienpidon toimenpideohjelmaan 1985 - 91 sisältyvät tärkeimmät investoinnit
- koota yhteen eri tahoilla tehdyt tieverkon rakenteen muuttamiseksi tehdyt ehdotukset ja tarkastella niihin kuhunkin liittyviä näkökohtia

Perusselvityksessä ei siis pyritä esittämään Suomenselän alueen tieverkkoratkaisua, vaan tarkoituksena on tarjota pohja asian edelleen käsittelylle. Jotakin saattaa olla päätettävissä jo tehtyjen selvitysten perusteella, kun taas jotkin mahdolliset päätökset edellyttävät lisäselvityksiä (mm. liikennetutkimuksia). Perusselvitysraportin käsittelyn yhteydessä täsmentyy myös, miten ja missä päätöksentekoportaassa ns. aluepoliittiset näkökohdat olisi otettava huomioon.

Perusselvitysraportin laadinnassa on TVH:ta avustanut insinööri-toimisto Viatek Oy. Tarkasteltujen tiesuuntien yleispiirteisestä maastosijainnista ja kustannusarvioista on neuvoteltu ao. tie- ja vesirakennuspiirien edustajien kanssa.

Työtä on ohjannut toimistoinsinööri Ilkka Komsu tieverkkotoimistosta ja Viatek Oy:ssä sen laadintaan ovat osallistuneet dipl.ins. Seppo Karppinen, valt.maist. Pirkko Lento ja dipl.ins. Sinikka Ahtinen.

SISÄLTÖ

ESIPUHE

1. JOHDANTO

2. ALUERAKENNE JA MAANKÄYTTÖ

- 2.1 Suomenselän alueen määrittely
- 2.2 Aluerakenne
- 2.3 Väestö
- 2.4 Elinkeinot
 - 2.4.1 Elinkeinorakenne
 - 2.4.2 Tukitoimenpiteet
 - 2.4.3 Maa- ja metsätalous
 - 2.4.4 Teollisuus ja rakennustoiminta
 - 2.4.5 Raaka-ainevarat
 - 2.4.6 Palvelut
 - 2.4.7 Matkailu

3. TIEVERKKO JA LIIKENNE

- 3.1 Toiminnallinen luokitus 1990
- 3.2 Tiestön puutteet
- 3.3 Liikennemäärät
- 3.4 Liikennevirrat
- 3.5 Raskas liikenne
- 3.6 Joukkoliikenne

4. TVL:N TIENPIDON TOIMENPIDEOHJELMA 1985-91

5. VAIHTOEHTOJA SUOMENSELÄN TIEVERKON KEHITTÄMISEKSI

- 5.1 Yleistä tarkastelun lähtökohdista
- 5.2 Suomenselän keskiosa
- 5.3 Suomenselän lounaisosa
- 5.4 Suomenselän pohjoisosa

KUVAT

1. Suomenselän alueen kunnat
2. Tavoitteellinen palvelukeskusverkko 1990-luvulla
3. Taajamaväestö
4. Väentiheys 1970
5. Aluepoliittinen aluejako 1982
6. Suurimmat teollisuuslaitokset
7. Kaivokset ja kaivannaistoiminta
8. Matkailun aluerakenne ja reitit
9. Matkailuvirrat v. 1976 (ha-matkat)
10. Tieverkon toiminnallinen luokitus v. 1990
11. Tieverkossa esiintyvät puutteet
12. Nykyiset liikennemäärät (KVL-83)
13. Eräiden kaupunkien väliset arkiliikennevirrat (KAVL-81)
14. Eräiden alueiden väliset arkiliikennevirrat (KAVL-81)
15. Liikennevirrat Suomenselän tutkimuspisteissä (KAVL-81)
16. Yrityskyselyssä esille tullut tavaraliikenne
- 17 a Merkittävimmät alueiden väliset kuljetusvirrat vuonna 1981
- 17 b Eräiden alueiden väliset kuljetusvirrat vuonna 1981
18. Merkittävimmät kaupunkien väliset kuljetusvirrat vuonna 1981
19. Puutteelliset tieosat yrityskyselyn mukaan
20. Linja-autoliikenne, rautatieliikenne ja lentoliikenne
21. TVL:n toimenpideohjelman 1985-91 tieinvestointien kohteet
22. Suomenselän keskiosan tiesuuntavaihtoehdot
23. Suuntavaihtoehto 1: Kauhava - Kaustinen - Ylivieska
24. Suuntavaihtoehto 2: Kauhava - Reisjärvi - Kärsämäki
25. Suuntavaihtoehto 3: Alavus - Kaustinen - Ylivieska
26. Suuntavaihtoehto 4: Alavus - Reisjärvi - Kärsämäki
27. Suuntavaihtoehto 5: Virrat - Kaustinen - Kokkola
28. Suuntavaihtoehto 6: Virrat - Reisjärvi - Kärsämäki
29. Suuntavaihtoehto 7: Keuruu - Kaustinen - Kokkola
30. Suuntavaihtoehto 8: Keuruu - Reisjärvi - Kärsämäki
31. Suomenselän lounaisosan vaihtoehdot
32. Suomenselän pohjoisosan vaihtoehdot

TAULUKOT

1. Väkiluvun kehitys Suomenselällä v. 1960-80
2. Elinkeinorakenne Suomenselällä v. 1975
3. Maa- ja metsätalouden työpaikat Suomenselällä v. 1980
4. Teollisuuden ja rakennustoiminnan työpaikat Suomenselällä v. 1980
5. Palvelualan työpaikat Suomenselällä v. 1980
6. Tiestön teknisen standardin puutekriteerit
7. Yhdistävyyskriteerit
8. TVL:n tienpidon toimenpideohjelma vuosille 1986-1991
9. Tiesuunnan 1 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
10. Tiesuunnan 2 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
11. Tiesuunnan 3A yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
12. Tiesuunnan 3B yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
13. Tiesuunnan 4 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
14. Tiesuunnan 5 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
15. Tiesuunnan 6 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
16. Tiesuunnan 7 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
17. Tiesuunnan 8 yhdistämien keskusten väliset yhteydet ja vuoden 1990 tieluokat
18. Suomenselänlounaisosassatarkasteltujentiesuuntienyhdistämien väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat
19. Reitin Haapavesi - Pulkki - Kestilä yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat
20. Reitin Haapavesi - Piippola - Kestilä yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

LIITTEET

1. Suomenselän kuntien keskusluokitus ja asukasluvun kehitys
2. Suomenselän kuntien työpaikat elinkeinoittain ja työttömyys v. 1980 ja v. 1984
3. Suurimmat teollisuuslaitokset
4. Kaivokset ja kaivannaistoiminta
5. Vapon turvetuotantoalueet Keski-Suomen, Oulun ja Vaasan läänin Suomenselän kunnissa
6. VLT-81 tutkimuksen aluejako
7. Tiesuuntien edellyttämät toimenpiteet

1. JOHDANTO

Suomenselällä tarkoitetaan Pohjanlahden rannikkoalangan ja Järvi-Suomen välillä sijaitsevaa vedenjakajaseutua. Alue on luonnonolosuhteiltaan ympäröiviä alueita karumpi ja siltä on poikkeuksellisen pitkät etäisyydet läänien ja maakuntien keskuksiin.

Suomenselän kuntien taloudellinen kehitys on nähty 1970-luvulla erityisiä elvytystoimia vaativaksi. Ongelmien syiden etsimiseksi ja tarvittavien toimenpide-ehdotusten tekemiseksi valtioneuvoston kanslia asetti vuonna 1979 komitean, jonka mietintö valmistui 30.12.1980 (Suomenselän kehittämistoimikunnan mietintö, komiteamietintö 1980:66). Toimikunnan ehdotukset kohdistuivat monille elinkeino- ja yhdyskuntaelämän aloille, mm. alueen tieverkon kehittämiseen. Valtioneuvosto ei hyväksynyt komiteamietintöä sellaiseenaan valtion hallintoelimien toimintaohjeeksi. Valtioneuvoston käsittelyssä karsiutuivat komiteamietinnön valta- ja kantateitä koskevat maininnat pois, ja ministeriöille ja niiden alaisille keskusvirastoille 26.6.1981 osoitetussa VNK:n kirjeessä päätettiin tieverkon osalta seuraavaa (edellytyksenä tällekin, että eduskunta myöntää tarvittavat määrärahat):

"Suomenselän alueen seudullista tieverkkoa tihennetään ja kehittämistä nopeutetaan lähinnä tie- ja vesirakennuslaitoksen laatiman tieverkon runkosuunnitelman pohjalta erityisesti vaikeimmilla työttömyysalueilla."

Mainitulla tie- ja vesirakennuslaitoksen suunnitelmalla tarkoitetaan TVH:n 20.5.1980 hyväksymää vuoden 1990 tilanteen tavoitteellista tieverkon runkosuunnitelmaa, jonka toteuttaminen vaatii erinäisiä tiestön kehittämistoimenpiteitä. Myöhemmin on TVH:ssa lisäksi tehty periaatepäätös Jyväskylän - Seinäjoen - Vaasan valtatie toteuttamisesta ja tienpidon toimenpideohjelmassa 1985-91 on 1990-luvun alkuun ajoitettu Keuruun - Pylkönmäen - Karstulan seudullisen tien muodostaminen.

Valtioneuvoston kannanotosta ja TVH:n suunnitelmasta huolimatta TVH:lle on tehty useita aloitteita ns. Suomenselkätien tai Suomenselän alueen tieverkon suunnittelemiseksi. Osassa aloitekirjelmii mainitaan tavoitteena pohjois-eteläsuuntainen kantatie, joissakin riittäisi seudullinen tie ja eräissä kirjelmissä on myös muihin ilmansuuntiin kulkevien yhteyksien kehittämistä pidetty tarpeellisena.

Varsinkaan seudullista tieverkkoa koskevat aloitteet eivät kaikki ole TVH:n suunnitelmien kanssa ristiriitaisia. Kyse on siten osittain TVH:n suunnitelmien toteuttamisen kiirehtimisestä tai niiden tunteuttomuudesta.

Suomenselän alueen liikenneolojen parantamiseen vetoavat aloitteet sijoittuvat pääasiassa VNK:n kirjeessä 26.6.1981 määritellyn alueen keskivaiheille. Tähän tieverkkoselvitykseen on sisällytetty myös muut alueen tärkeimmät tieverkkokysymykset, vaikkei niitä julkisuudessa olisikaan ajettu "Suomenselkäteinä". TVL:ssa kaikkia yleisiä teitä käsitellään vain joko paikkakuntanimien tai tienumeroiden pohjalta.

Suomenselän keskiosien tieverkkokysymykset sijoittuvat TVL:n Keski-Suomen, Vaasan ja Keski-Pohjanmaan piirien alueelle. Laajemmin käsitettynä Suomenselkä ulottuu myös Turun, Hämeen ja Oulun, eli kaikkiaan kuuden tiepiirin alueelle. Tie- ja vesirakennuspiirejä on kaikkiaan 13 kappaletta.

Perusselvitystä laadittaessa on hyödynnetty pääasiassa jo olemassa-olevia selvitysraportteja sekä tiestö- ja liikennetietoja. Pelkästään tätä työtä varten on tehty kaikille alueen merkittäville teollisuusyrityksille suunnattu kuljetusten suuntautumista ja tiestön puutteita koskeva kysely.

2. ALUERAKENNE JA MAANKÄYTTÖ

2.1 Suomenselän alueen määrittely

Suomenselkä on luonnonmaantieteellinen alue, joka määritellään Pohjanlahden rannikkoalangan ja Järvi-Suomen väliseksi vedenjakajaseuduksi (Facta-tietosanakirja). Rajat eivät siten ole luonnostaan kovin täsmälliset saati sitten, että ne noudattelisivat kuntien tai läänien rajoja.

Alueen tyypillisiä tuntomerkkejä ovat niukka kasvillisuus, soistuneisuus, karu kallioperä, maaperä niukkaravinteista moreenia. Myös ilmasto on ympäröiviä alueita epäedullisempi: kasvukauden lämpötilat Ähtärin - Perhon tienoilla ovat samat kuin Oulun korkeudella.

Alue on maa- ja metsätalousvoittoista, hallinnollisesti ja palvelujen saavutettavuuden suhteen syrjäistä. Keskimääräinen tulotaso on alhainen, ja työttömyys on vaikea ongelma useissa alueen kunnissa. Alueen sisällä kehittämistarpeet ja ongelmat vaihtelevat huomattavasti.

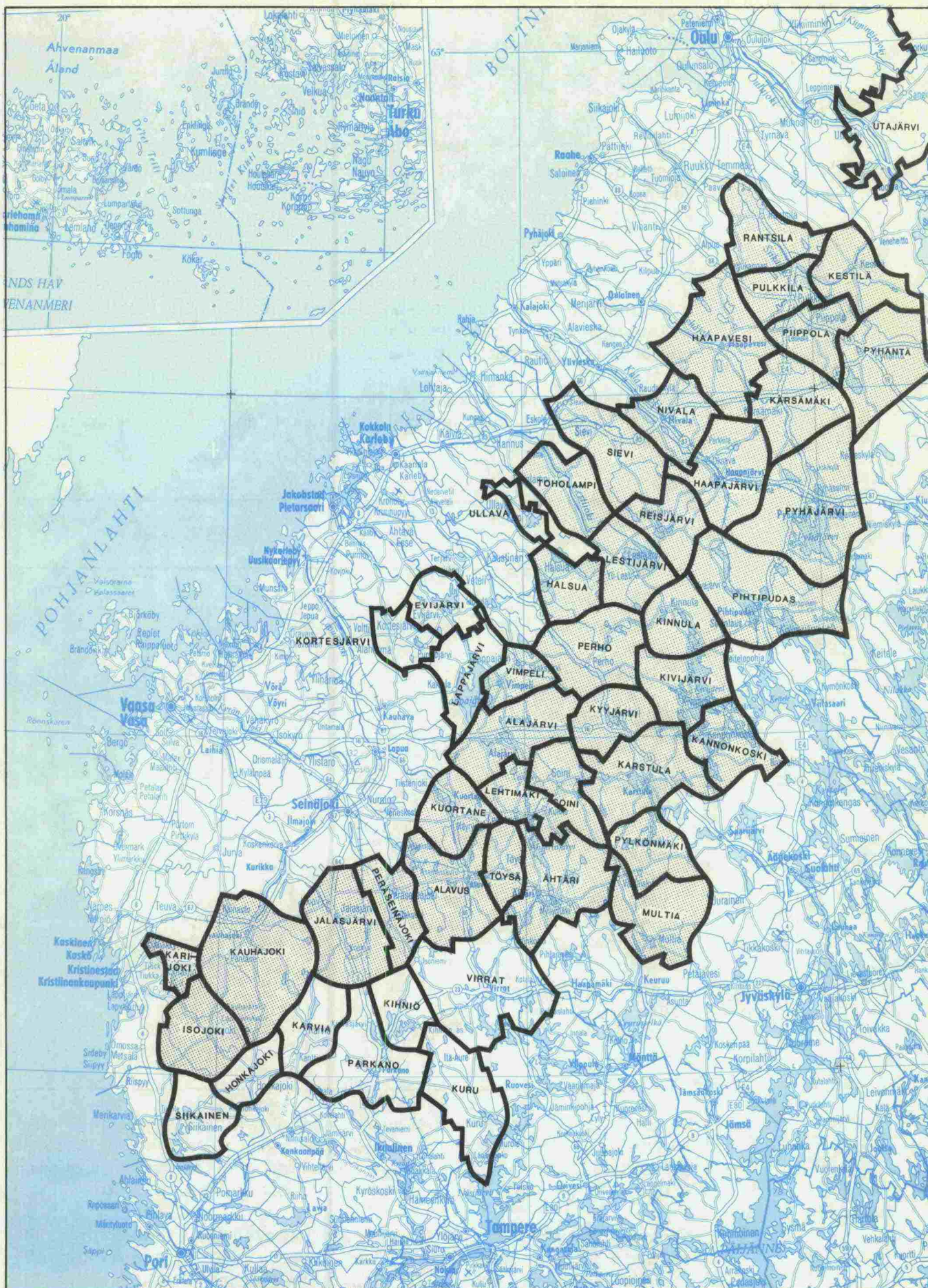
Valtioneuvoston periaatepäätöksessä vuodelta 1981 varsinaiseen Suomenselän alueeseen kuuluu Oulun, Vaasan ja Keski-Suomen läänistä 37 kuntaa. Päätöksen edellyttämiä toimenpiteitä voidaan soveltaa myös 12 Turun ja Porin, Hämeen, Vaasan sekä Oulun läänin kunnassa (kuva 1). Rajaus ei yhdy laissa alueellisen kehityksen edistämisestä määritellyyn perusvyöhykejakoön, vaan Suomenselän kunnat kuuluvat osittain toiseen ja osittain kolmanteen perusvyöhykkeeseen (kuva 5).

Suomenselän kunnat jakautuvat kaikkiaan viiden seutukaavaliiton alueelle:

- Keski-Suomen seutukaavaliitto; 8 kuntaa Keski-Suomen läänistä
- Vaasan läänin seutukaavaliitto; 21 kuntaa Vaasan läänistä
- Pohjois-Pohjanmaan seutukaavaliitto; 13 kuntaa Oulun läänistä
- Satakunnan seutukaavaliitto; 3 kuntaa Turun ja Porin läänistä
- Tampereen seutukaavaliitto; 2 kuntaa Hämeen läänistä ja 2 kuntaa Turun ja Porin läänistä

Vuonna 1980 Suomenselän kunnissa asui noin 220 000 asukasta.

Tieverkkoselvityksen kuntakohtaisen inventoinnin pohjaksi on otettu valtioneuvoston määrittely sisältäen ne nimetyt kunnat, joissa "toimenpiteitä voidaan myös soveltaa". Varsinainen tieverkkosuunnittelalue on rajattu aluetta ympäröiviä tärkeimpiä teitä pitkin keskimäärin hieman laajemmin, koska tarkasteltavat seudulliset tai kantatiet eivät voi olla mukana vain osittain.



KUVA 1 SUOMENSELÄN ALUEEN KUNNAT VALTIONEUUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSEN 26.6.1981 MUKAAN



VARSINAISEEN SUOMENSELÄN ALUEESEEN KUULUVA KUNTA



KUNTA, JOSSA SUOMENSELÄN ALUETTA KOSKEVIA VALTIONEUUVOSTON PERIAATEPÄÄTÖKSIÄ VOIDAAN SOVELTAA

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

2.2 Aluerakenne

Aluerakennetta on tarkasteltu palvelukeskusluokituksen perusteella. Uusimmissa seutukaavaliittojen luokituksissa on noudatettu ympäristöministeriön vuonna 1983 antamaa luokitusohjetta. Tarkastelu käsittää palvelukeskukset valtakunnanosakeskuksista (B) merkittävimpiin paikalliskeskuksiin (F1).

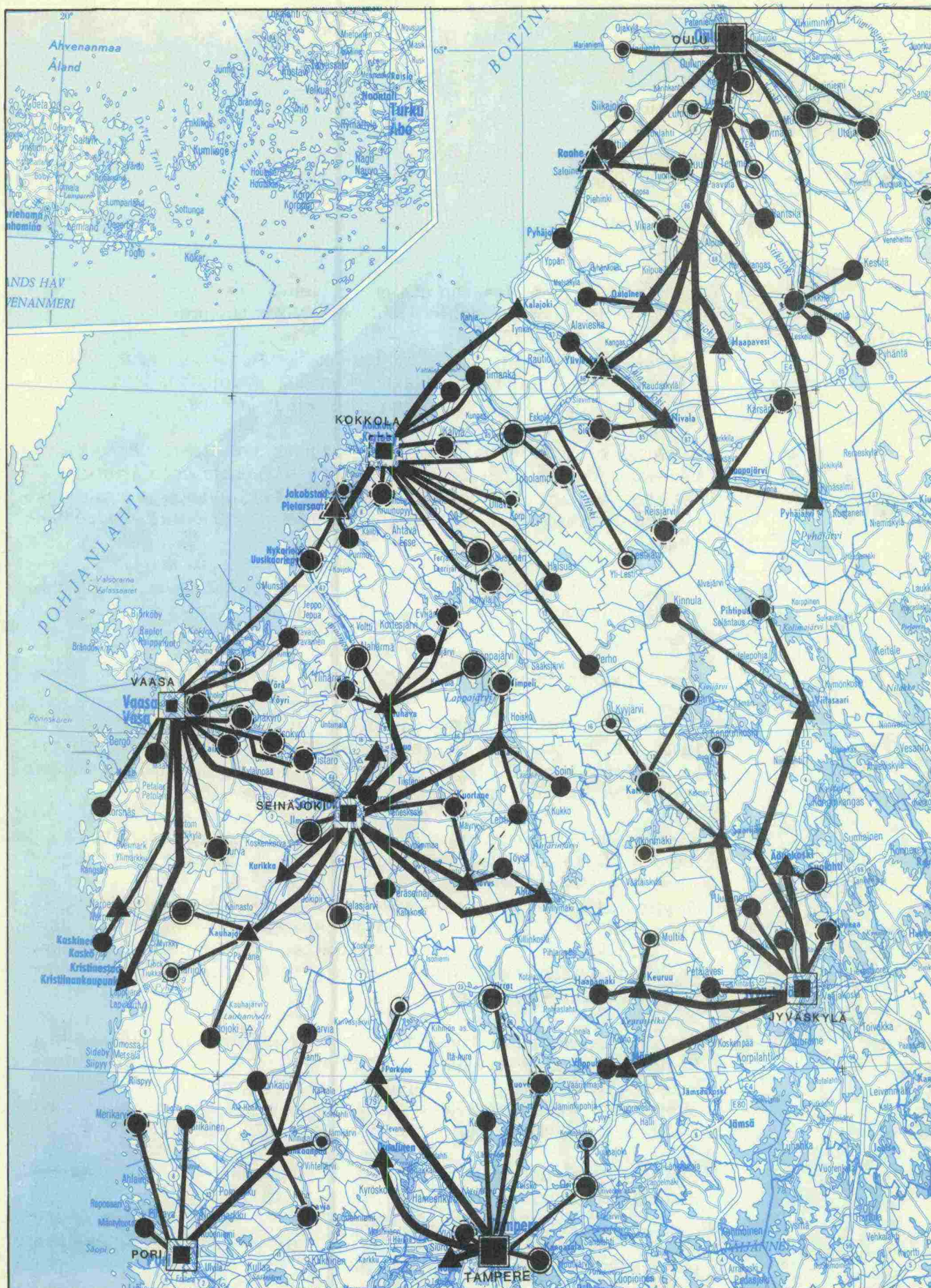
Selvitysalueella toimii useita seutukaavaliittoja, joiden viimeisimmät suunnitelmat ovat eri-ikäisiä. Kuntakohtainen luokitus nykytilanteessa vastaa tilannetta vuonna 1980 tai 1983 ja tavoitteellinen luokitus tilannetta vuonna 1990 tai 1995.

Tavoitteellinen palvelukeskusverkko 1990-luvulla on esitetty kuvassa 2. Keskusluokan odotetaan nousevan nykytilanteesta 12 Suomenselän kunnassa:

	nykytilanne	1990-luku
Keski-Suomen lääni		
Kinnula	F1	E3
Vaasan lääni		
Kuortane	E3	E2
Halsua	F1	E3
Lappajärvi	E2	E1
Oulun lääni		
Haapavesi	E1	D3
Nivala	E1	D3
Kärsämäki	E3	E2
Reisjärvi	E3	E2
Sievi	E3	E2
Piippola	F1	E3
Pyhäntä	F1	E3
Pyhäjärvi	E1	D3

Kuvassa 2 on esitetty palvelukeskusten välinen hierarkia, jonka mukaisesti alemman luokan keskuksset vaikutusalueineen hakevat palvelunsa ylemmän luokan keskuksista. Käytännössä erityisesti kaupalliset palvelut saatetaan hakea muustakin keskuksista.

Sisäasiainministeriön palautteessa seutukaavaliittojen rakennesuunnitelmista (Tiedotuksia 1/1983) on todettu suunnitelmiin liittyvää tavoitteellisuutta. Ongelmana on pidetty tavoitteellisuuden alueellisia vaihteluja erityisesti silloin, kun tämä ilmenee huomattavasti keskimääräistä korkeampana mitoituksena. Erityisesti kaupunkitason keskuksissa luokan kohoamistavoite on asetettu väestöpohjaltaan hyvinkin alhaisille keskuksille. Kuntatason keskuksissa joidenkin keskusten väestöpohjaan on laskettu kuuluvaksi myös sellaisia alempia keskuksia, jotka väestöpohjaluokituksessa on kuitenkin katsottu suuntautuvan ohii ao. keskuksen.



KUVA 2

TAVOITTEELLINEN PALVELUKESKUSVERKKO
1990 - LUVULLA

	1	2	3	
B				VALTAKUNNANOSAN KESKUS
C				MAAKUNTAKESKUS
D				KAUPUNKIKESKUS
E				KUNTAKESKUS
F				PAIKALLISKESKUS

SUUNTAUTUMINEN YLEMPÄÄN KESKUKSEEN

KANTATIETÄ EDELLYTTÄVÄ

SEUDULLISTA TIETÄ EDELLYTTÄVÄ

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

Vaasan lääni

Vaasan läänin seutusuunnitelmassa keskusten vaikutusalueita on arvioitu vuoden 1995 tilanteessa.

Läänitasolla Vaasaan keskittyneet palvelut palvelevat koko läänin aluetta.

Seinäjoki tarjoaa maakuntatason palvelut Etelä-Pohjanmaan suomenkielisille kunnille Vaasan lähikuntia lukuunottamatta.

Kokkola palvelee maakuntatasolla Keski-Pohjanmaan Vaasan läänin puoleisia kuntia sekä Oulun läänin kunnista Kalajokea, Sieviä, Reisjärveä ja Alavieskan, Ylivieskan ja Nivalan eteläosia.

Kunnissa on muutamaa poikkeusta lukuunottamatta E-luokan palvelukeskus. Vaasan, Seinäjoen, Kokkolan ja Pietarsaaren naapurikunnat hakevat osittain kuntapalvelunsa näistä kaupungeista, mikä heikentää varsinkin yksityisten palvelujen tarjontaa kaupunkien lähikunnissa.

Karijoen, Ullavan ja Lestijärven kunnissa ylin keskus on vain F- eli paikallistasoa.

Keski-Suomen lääni

Jyväskylän merkitys ulottuu koko läänin alueelle. Vuoden 2010 tilanteessa Jyväskylällä ei vielä ole tätä laajempaa keskusmerkitystä, jollei yleistavoitteeksi asetettuja ylimaakunnallisia palveluja kehity Jyväskylään tai sen välittömään läheisyyteen.

Kaupunkikeskusten vaikutusalueet rajautuvat pääosin valtateiden ja muiden tärkeiden tieyhteyksien mukaan. Luoteessa valtatie 13 suunnassa Saarijärven palveluja käyttävät Suomenselän kunnista Kyyjärvi, Kivijärvi, Kannonkoski, Pylkönmäki ja Karstula. Merkittävistä näistä on Karstula, joka kuntakeskuksena palvelee alueen alempia keskuksia (Kivijärvi, Kyyjärvi, osittain Pylkönmäki) Kannonkoskea lukuunottamatta. Tavoitteena on, että Karstula nousee luokkaan E1 vuoteen 2010 mennessä.

Pohjoisessa valtatie 4 suunnassa tavoitteena on, että Äänekoski ja Suolahti muodostavat vuoteen 2010 mennessä yhdessä D2-tasoisien kaupunkikeskuksen, joka pohjoisempana sijaitsevan Viitasaaren (D3) ohella vähentää Jyväskylä-keskeisyyttä. Viitasaaren palveluja käyttävät Suomenselän kunnista Kinnula ja Pihtipudas.

Lännessä Keuruu nousee luokasta E1 luokkaan D3. Sen vaikutusalueeseen kuuluu oman kunnan lisäksi Multia.

Keski-Suomen läänin kahdeksasta Suomenseläkunnasta viidessä ylin palvelukeskus on F- eli paikallistasoa.

Oulun lääni

Oulu on Pohjois-Pohjanmaan vahvin keskus, joka tarjoaa valtakunnanosa-, maakunta- ja ylimmän kaupunkitason palveluja.

Tarkastelualueen kaupunkitason keskuksat voimakkuusjärjestyksessä ovat Raahe, Ylivieska, Haapajärvi ja Oulainen. Vuoden 1995 tavoitetilanteessa alimman tason kaupunkikeskuksia ovat myös Kalajoki, Nivala, Haapavesi ja Pyhäjärvi.

Nykytilanteessa pisimmät etäisyydet valtakunnanosa- ja maakuntatason keskuksiin on Suomenselän kunnista Reisjärvellä, Haapajärvellä, Sievillä ja Nivalalla. Kaupunkitason keskuksista kauimpana sijaitsevat Suomenselän kunnista Piippola ja Pulkila.

Hämeen sekä Turun ja Porin lääni

Tampereen seutukaava-alueen pohjoiset kunnat Parkano, Kihniö, Kuru ja Virrat kuuluvat luonnonmaantieteellisesti eteläiseen Suomenselkään. Näillä kunnilla on kuitenkin pitkät historialliset, taloudelliset ja hallinnolliset siteet etelän suuntaan. Valtakunnanosa-, maakunta- ja ylimmän kaupunkitason palvelut haetaan Tampereelta.

Vastaavasti Satakunnan seutukaavaliiton alueella sijaitsevat Suomenselän kunnat suuntautuvat etelään.

2.3

Väestö

1960- ja 1970-luvuille ajoittunut rakennemuutos ilmeni maatalousvaltaisella Suomenselän alueella suurena väestömäärän vähenemisenä. 1970-luvun loppupuolella väheneminen lähes pysähtyi. Oulun ja Vaasan lääneissä väestökehitys kääntyi nousuun (taulukko 1).

Taulukko 1.

Väkiluvun kehitys Suomenselällä v. 1960-80

	Väkiluku 31.12. 1960	Väkiluvun muutos v. 1960-70	Väkiluvun muutos v. 1970-75	Väkiluvun muutos v. 1975- 30.6.1980	Väkiluku 30.6. 1980	Väkiluvun muutos 1980-86	Väkiluku 1.1.1985
Keski-Suomen lääni - Suomenselän kunnat	245 014 35 874	- 7 035 - 7 186	+ 3 115 ² - 3 185	+ 1 896 - 1 188	242 963 24 315	+ 4 367 - 215	247 330 24 100
Oulun lääni - Suomenselän kunnat	406 992 74 521	- 5 822 - 10 625	+ 3 730 - 4 204	+ 10 882 - 478	415 782 59 210	+ 15 068 + 1 890	430 850 61 100
Vaasan lääni - Suomenselän kunnat	443 505 121 498	- 22 103 - 15 001	+ 2 309 - 7 132	+ 7 690 + 510	431 401 99 875	+ 12 320 + 2 725	443 721 120 600
Kolmen yllä olevan läänin Suomenselän kunnat yhteensä	231 893	- 32 812	- 14 521	- 1 156	183 400	+ 4 400	187 800
Hämeen sekä Turun ja Porin läänin pohjoiset kunnat ³	41 894	- 5 926	- 2 011	- 672	33 375	- 367	33 008
Koko maa	4 446 222	+152 114	+122 156	+ 57 440	4 777 932	+115 946	4 893 878

¹ Väestölaskenta 1960 ja 1970. Asunto- ja elinkeinotutkimus 1975 ja Tilastotiedotuksia VÄ 1980:9.

² Kuhmoinen on liitetty Keski-Suomen lääniin 1.1.1974.

³ Honkajoki, Karvia, Kihniö, Kuru, Parkano, Siikainen ja Virrat.

Vuosina 1960-80 väestö väheni koko Suomenselän alueella noin 20 prosenttia, Keski-Suomen puoleisella Suomenselällä noin kolmanneksen. Eniten väestö väheni Pylkönmäen kunnassa (45 prosenttia).

Seutukaavaliittojen väestösuunnitteiden mukaan Suomenselän alueen väestö tulee säilymään 1980-luvulla likimain ennallaan. Keski-Suomen läänin kunnissa väestö jonkin verran vähenee, Vaasan ja Oulun lääneissä taas lisääntyy.

Kuvassa 3 on esitetty taajamissa asuva väestö vuonna 1980. Kunnittaiset asukasluvut on esitetty liitteessä 1 (nykytilanne, suunnitteet) ja väestötiheys kuvassa 4. Väestösuunnitteet ovat tavoitteellisia, ja niiden toteutuminen edellyttää vähintään nykyisten taseisia alue- ja työllisyyspoliittisia toimenpiteitä.

2.4 Elinkeinot

2.4.1 Elinkeinorakenne

Suomenselällä maatalous on edelleen tärkeä elinkeino. Vuonna 1975 maa- ja metsätaloudessa työskenteli 43,5 % ammatissa toimivasta väestöstä. Teollisuuden ja rakennustoiminnan osuus oli vajaa neljännes ja palvelujen osuus vajaa kolmannes (taulukko 2).

Taulukko 2.

Elinkeinorakenne Suomenselällä v. 1975
(Suomenselän kehittämistoimikunnan mietintö 1980)

	Keski-Suomen lääni			Oulun lääni			Vaasan lääni			Keskimäärin		
	A	J	P	A	J	P	A	J	P	A	J	P
Koko lääni Suomenselän kunnat	20	34	44	23	30	45	26	33	39	-	-	-
	49	16	33	44	23	31	43	25	29	44	23	30
Hämeen sekä Turun ja Porin läänin pohjoiset kunnat										40	30	28
Koko maa										15	36	48

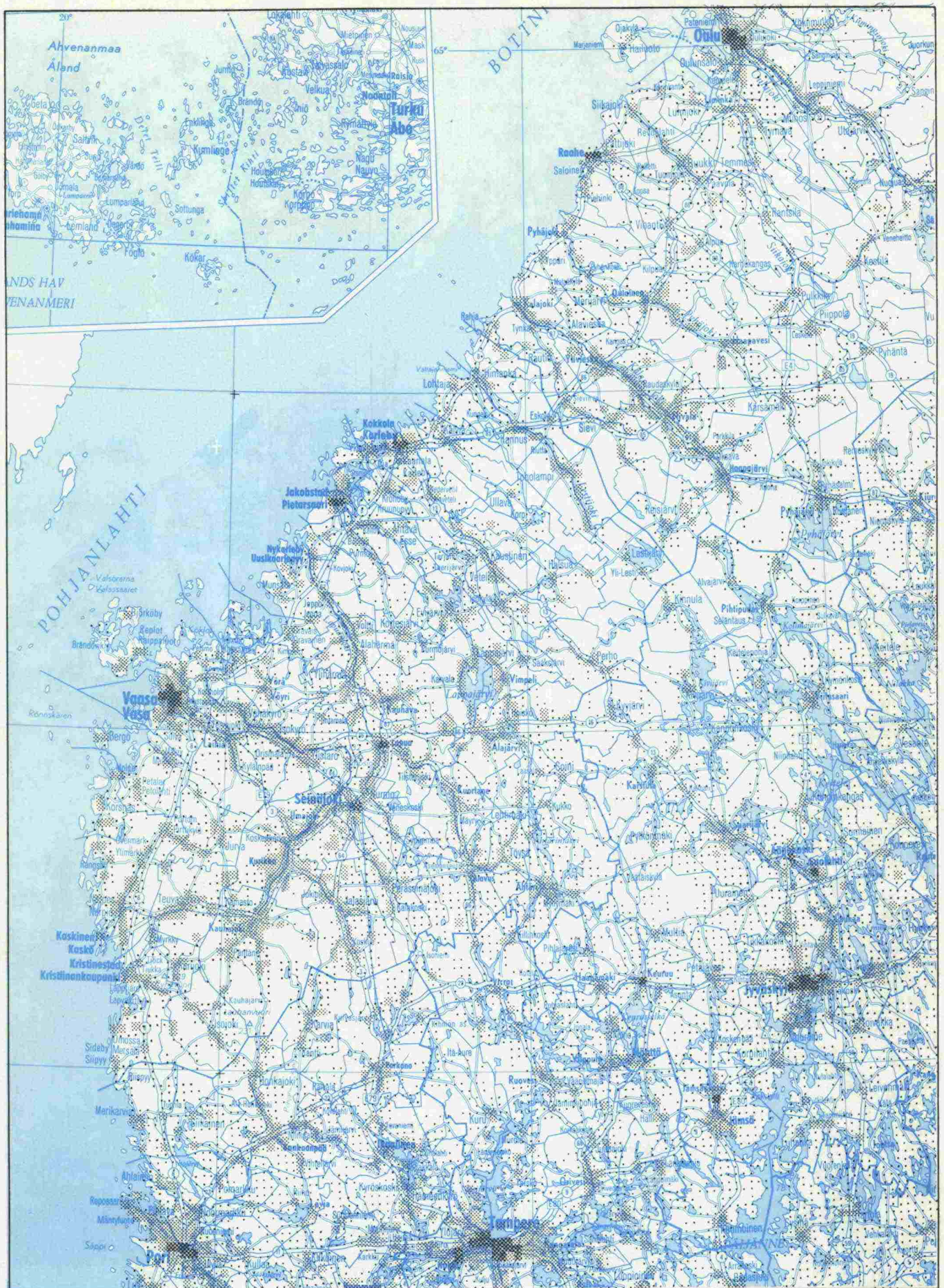
A = alkutuotanto J = jalostus P = palvelut

Elinkeino tuntematon -ryhmä ei sisälly lukuihin.

(Tilastokeskus, Asunto- ja elinkeinotutkimus 1975.)

Vuonna 1975 Halsualla, Kestilässä, Lestijärvellä ja Pylkönmäellä toimi maa- ja metsätaloudessa yli 60 prosenttia ammatissa toimivista. Edellä mainittujen lisäksi 16 Suomenselän kunnassa vastaava osuus oli yli 50 prosenttia.

Teollistuneimpia kuntia olivat vuonna 1975 Alajärvi, Alavus, Kihniö, Parkano, Pyhäjärvi, Vimpeli ja Virrat. Ähtäri ja Haapajärvi olivat selvästi palveluvaltaisimpia kuntia.



KUVA 4 VÄENTIHEYDS 1970

- ☐ 0-2 as/km²
- ☒ 2-19 as/km²
- ☒ 20-199 as/km²
- ☒ >200 as/km²

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

Maatalouden työpaikat vähenevät Suomenselälläkin jatkuvasti, runsaimmin Oulun läänissä ja hitaimmin Vaasan läänissä. Työpaikat lisääntyvät jalostuselinkeinoissa varsinkin Oulun läänissä; palvelualan työpaikat lisääntyivät eniten Vaasan läänissä.

Suomenselän kuntien työpaikat elinkeinoittain vuonna 1980 on esitetty liitteessä 2.

2.4.2 Tukitoimenpiteet

Aluepoliittinen aluejako on esitetty kuvassa 5. Suomenselän kunnat kuuluvat toiseen perusvyöhykkeeseen (investointiavustus 20-30 %) ja kolmanteen perusvyöhykkeeseen (investointiavustus 5-15 %).

1980-luvun alkuvuosina aluepoliittisilla tukitoimenpiteillä (KTM, KERA) oli merkittävä vaikutus mm. Lehtimäen, Soinin, Kauhajoen ja Nivalan työllisyyteen. Aluepoliittisen tuen turvin v. 1981-83 syntyi uusia työpaikkoja Suomenselän kuntiin yhteensä n. 6200, niistä noin puolet Vaasan lääniin.

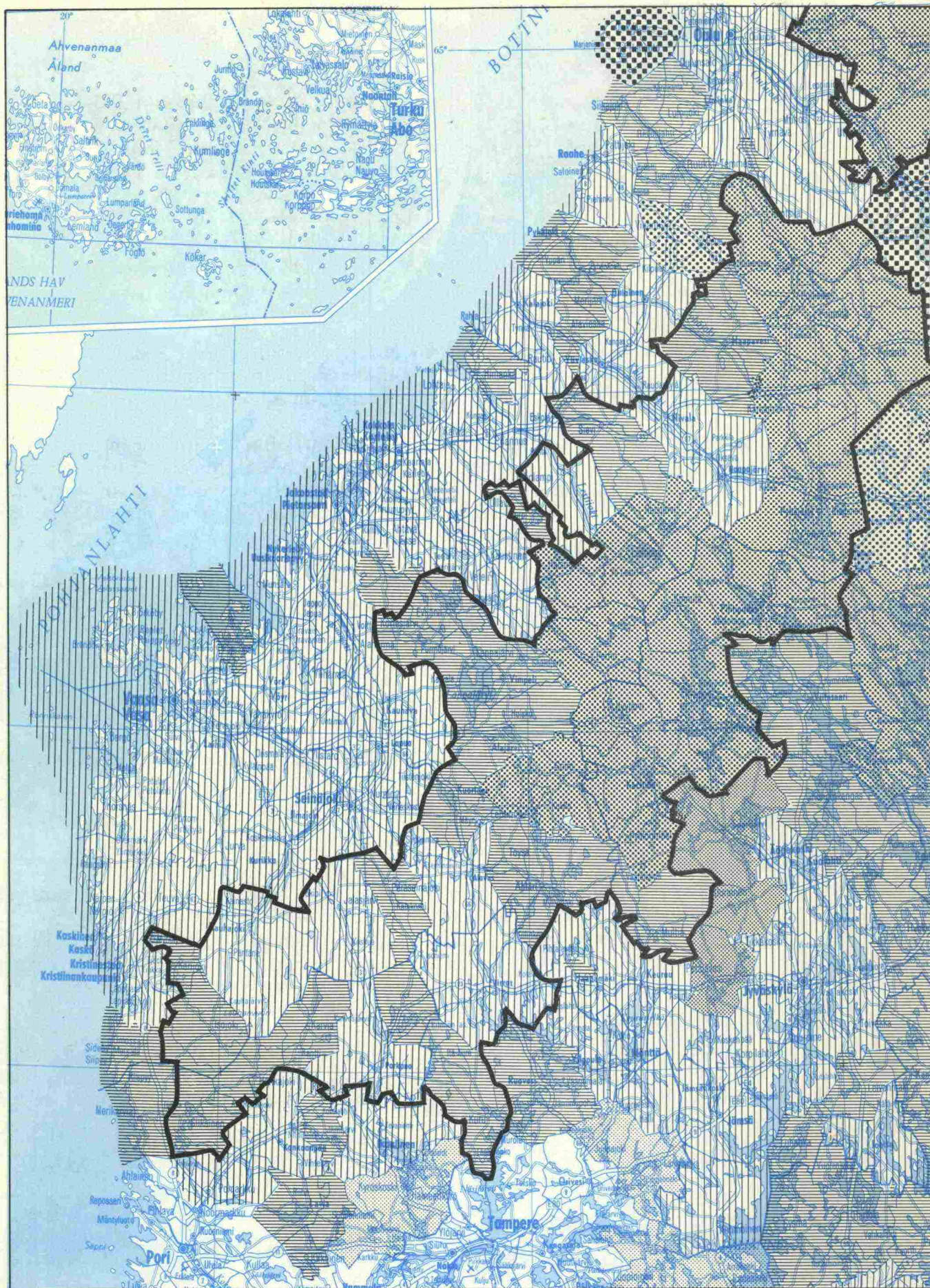
Suomenselän erityisaluekuntiin Pylkönmäelle, Siikaisille ja Ullavalle myönnettiin avustuksia lähinnä elinkeinotoiminnan tukemiseen n. 2,7 miljoonaa markkaa vuosina 1982-83.

Maaseudun työpaikkakokeilukuntia Suomenselällä ovat Kannonkoski, Kivijärvi, Konginkangas, Isojoki, Lestijärvi, Soini, Piippola, Reisjärvi ja Utajärvi. Vuosina 1982-83 näissä kunnissa 141 hanketta sai avustuksia, joiden keskimääräinen suuruus hanketta kohti oli 21 000 - 41 000 mk. Tukipäätöksillä arvioidaan työllistetyn yhteensä noin 50-65 henkilöä.

2.4.3 Maa- ja metsätalous

Vuoden 1976 lopussa Suomenselän kunnissa oli noin 13 prosenttia koko maan maataloista ja peltomäärästä vajaa 12 prosenttia. Vaasan läänissä oli lähes puolet alueen tila- ja peltomäärästä. Maatilojen keskikoko oli Suomenselän alueella noin hehtaarin pienempi kuin koko maassa keskimäärin, mutta kunnittain tilakoko vaihtelee suuresti.

Keski-Suomen läänin Suomenselän kunnissa lähes puolet työpaikoista oli edelleen vuonna 1980 maa- ja metsätaloudessa. Myös Vaasan läänin kunnissa nämä työpaikat muodostivat suurimman ryhmän (taulukko 3).



KUVA 5 ALUEPOLIITTISET ALUEJAOT 1982

PERUSVYÖHYKE

TUKIALUE (investointiavustus)

SUOMENSELÄN KUNNAT

- 1
- 2
- 3
- 4

A

B

- 35-45%
- 20-30%
- 5-15%
- 0-5%

- (25-35%)
- 10-25%
- 5-10%
-

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Taulukko 3.

Maa- ja metsätalouden työpaikat
Suomenselällä v. 1980

	lkm	% työpaikoista
Keski-Suomen lääni	4 048	44,6
Vaasan lääni	15 431	37,8
Oulun lääni	8 794	39,5
Hämeen sekä Turun ja Porin lääni	4 646	33,5
yhteensä	32 919	38,3

Maa- ja metsätalousväestön määrän ennakkoidaan yhä vähenevän, mutta toistaiseksi väheneminen on ollut hitaampaa kuin esim. seutukaavaliittojen arvioissa on esitetty. Alueen maatalousvaltaisuus johtuu suuresta metsä- ja peltopinta-alan määrästä.

Suomenselällä maatilojen tulotaso oli vuonna 1978 noin 13 prosenttia alhaisempi kuin koko maassa. Tulotasoon vaikuttavat mm. tilakoko, erikoistuminen, tuotantosuunta ja sivuansiot.

Maatalouden kehittämiseksi tiloille suositellaan erikoistumista esim. maidon- ja naudanlihan tuotantoon, lammastalouteen, perunanviljelyyn, nurmisiementuotantoon sekä sopimusviljelyyn vihannesten ja marjojen osalta.

2.4.4

Teollisuus ja rakennustoiminta

Suomenselällä vuonna 1975 teollisuudessa toimivan väestön osuus oli alle 12 prosenttia kokonaisväestöstä, kun se koko maassa oli 21 prosenttia. Suomenselän kuntien osuudet vaihtelivat Lestijärven 1,1 prosentista Parkanon 24,3 prosenttiin.

Teollisuustilaston mukaan Suomenselällä toimi vuonna 1977 yhteensä 324 yritystä, joista puolet sijaitsi Vaasan läänissä. Eniten yrityksiä oli elintarviketeollisuudessa ja puutavaran valmistuksessa. Merkittäviä toimialoja olivat myös tekstiili-, vaatetus- ja metalliteollisuus. Paikalliseen raaka-aineeseen perustuvat yritykset ovat yleisimpiä eri toimialoilla. Näiden ohella korostuvat työvoimavaltaiset ja matalapalkka-alat.

Vuonna 1980 teollisuuden ja rakennusalan työpaikkojen osuus oli pienin Keski-Suomen läänin Suomenselän kunnissa. Muissa lääneissä ko. työpaikkojen osuus oli noin kolmannes (taulukko 4).

Taulukko 4.

Teollisuuden ja rakennustoiminnan työpaikat
Suomenselällä v. 1980

	lkm	% työpaikoista
Keski-Suomen lääni	1 622	17,9
Vaasan lääni	11 686	28,7
Oulun lääni	5 642	25,4
Hämeen sekä Turun ja Porin lääni	4 407	31,8
yhhteensä	23 354	27,2

Suomenselkä on merkittävää raaka-aineiden tuotantoaluetta. Jatkojalostus tehdään kuitenkin useilla toimialoilla Suomenselän ulkopuolella. Alueella tuotettavia jalostukseen sopivia raaka-aineita ovat

- maaperän mineraalit
- puutavara
- energian raaka-aineet; turve, energiapuu, puuhake jne.
- elintarvikkeet; kala, lasinalaisviljelyn tuotteet
- turkikset (turkistarhaus)

Teollisuuden kehittämismahdollisuuksia Suomenselällä on lähinnä alueen luontaisilla, varsinkin paikalliseen alkutuotantoon tukeutuvilla toimialoilla.

Suurimmat teollisuuslaitokset on esitetty kuvassa 6 ja liitteessä 3.

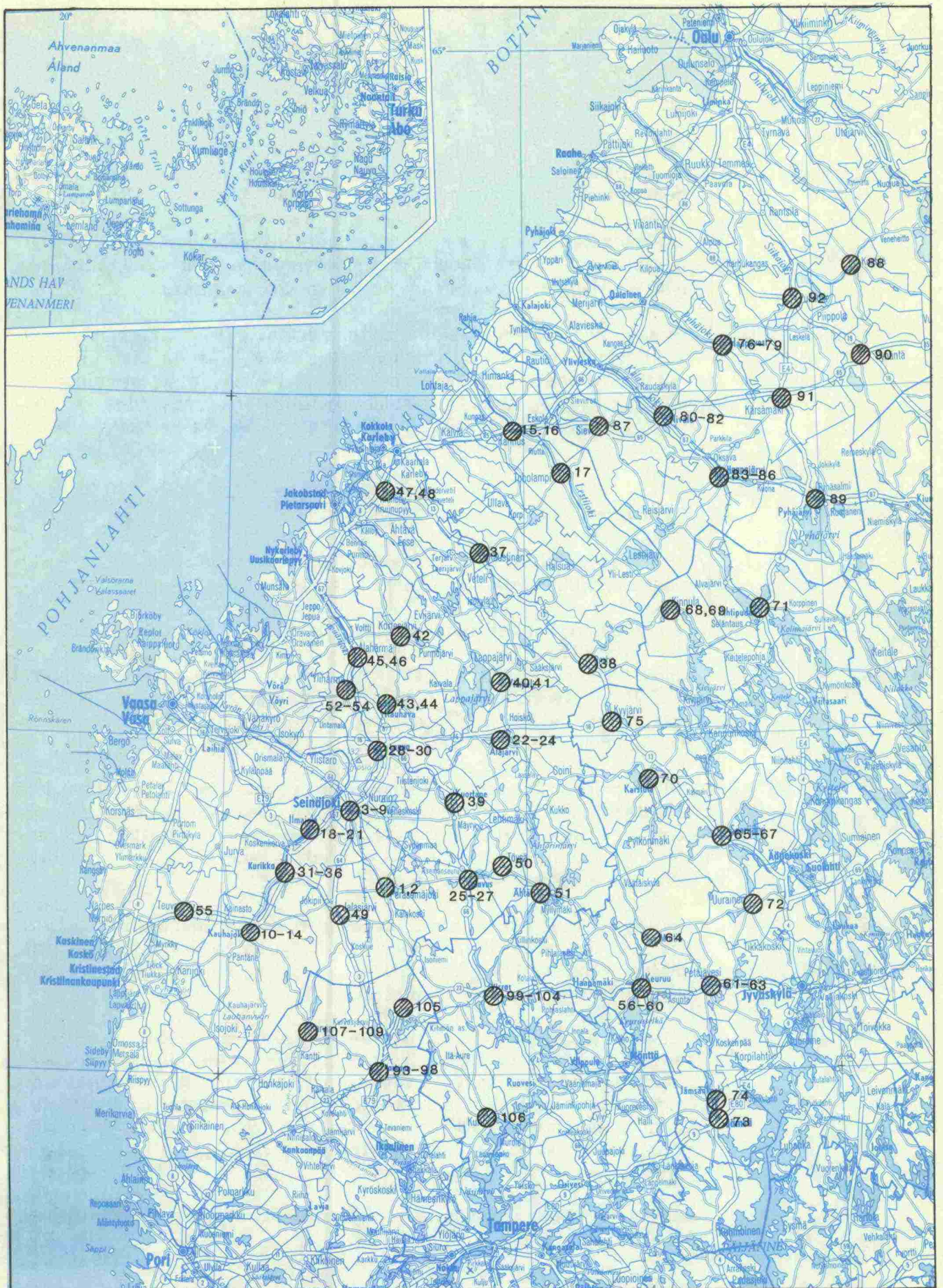
2.4.5

Raaka-ainevarat

Malmi- ja kivivarat

Suomenselän merkittävimmät kaivospaikkakunnat ovat Pyhäjärvi, Nivala ja Vihanti. Pyhäjärvellä sijaitseva Pyhäsalmen kaivos tuottaa rikkiä, sinkkiä ja kuparia. Louhintamäärä on noin 900 000 tn vuodessa ja työntekijämäärä 500 henkilöä. Malmivarat riittävät vuoteen 2000. Siikaisten Otamossa louhitaan vuosittain 180 000 tn dolomiittikalkkia. Muita pienempiä yksiköitä on Vimpelin dolomiittilouhos, Peräseinäjoen maasälpälouhos sekä Pihtiputaan ja Soinin liuskekivilouhokset. Eteläisellä reuna-alueella on Kurun kunnassa yli 60 henkeä työllistävä kivenjalostamo.

Malmilöydöksiä on tehty mm. Perhossa, Toholammilla, Kärsämäellä ja Vimpelissä. Toistaiseksi ei ole löydetty kaivostoiminnan aloittamiseen riittävän hyviä esiintymiä. Malminetsinnän kannalta lupavimmat vyöhykkeet ovat pohjoisella Suomenselällä linjalla Nivala - Haapajärvi - Pyhäjärvi sekä keskisellä Suomenselällä linjalla Vimpeli - Perho - Toholampi.



KUVA 6 SUURIMMAT TEOLLISUUSLAITOKSET

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

NUMEROT VIITTAAVAT LIITTEEN 3. TAULUKKOOKSI

Sora- ja hiekkavarat

Betoniteollisuus ja siihen liittyvä erilaisten betonituotteiden valmistus perustuu sora- ja hiekkavaroihin. Suomenselän alueella on muutamia sora- ja hiekkavarakeskittymiä. Tärkein esiintymä pohjoisella Suomenselällä on Pitkänkankaan harjualue Sievin-Reisjärven-Haapajärven ja Pyhäjärven alueilla. Keski-Suomen läänin Suomenselkä on varsin köyhä kiviainesvaroista. Parhaat esiintymät ovat Kivijärven, Kinnulan ja Kannonkosken kunnissa.

Vaasan läänin Suomenselällä on huomattavia sora- ja hiekkavarakeskittymiä Lehtimäen-Kuortaneen-Alajärven alueella sekä Lestijärvellä. Kiviainevarojen määrään nähden käyttö ja jalostaminen on vähäistä. Sora- ja hiekkavarojen teollinen hyödyntäminen on Suomenselällä vaikeaa pitkien kuljetusetaisyyksien ja heikkojen liikenneyhteyksien johdosta.

Turvevarat

Suomenselän alueelle keskittyvät laajat yhtenäiset suoalueet sekä maamme rikkaimmat turvetuotantoalueet.

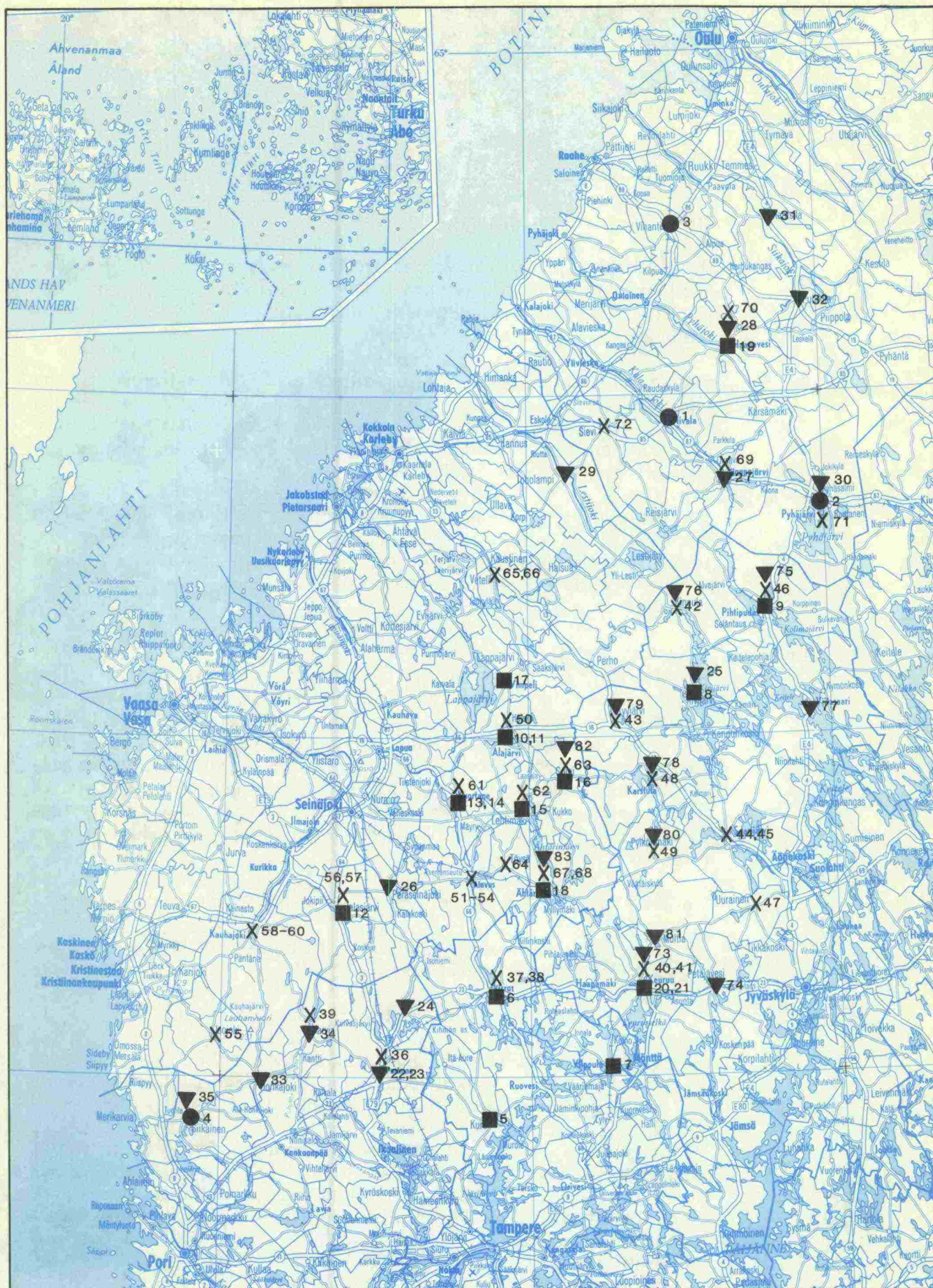
Suomenselän kehittämistoimikunnan mukaan (1980) Vapon hallussa oleva tuotantokelpoinen pinta-ala Suomenselällä (liite 6) on Oulun läänin Suomenselällä 8 700 ha, Vaasan läänin Suomenselällä 17 500 ha, Keski-Suomen läänin Suomenselällä 3 300 ha ja Hämeen sekä Turun ja Porin läänin pohjoisissa kunnissa 8 600 ha. Turveruukki Oy:n hallussa on Oulun läänissä 6 800 ha.

Jos Suomenselän soiden kokonaisalasta noin 760 000 hehtaaria oletetaan yli 2 metrin syvyisten soiden kokonaismääräksi 15 prosenttia, olisi turvetuotantoon saatavissa noin 15 000 ha. Suomenselän mahdollisuudet tuottaa kotimaista energiaa ovat mittavat valtakunnallisestikin katsoen.

Noin puolet Vapon hallussa olevasta tuotantokelpoisesta suoalasta sijoittuu Suomenselälle. Hämeen sekä Turun ja Porin läänien pohjoisista kunnista Kihniössä ja Parkanossa on merkittäviä tuotantoalueita ja myös jalostustoimintaa.

Turvetta jalostetaan Suomenselällä Peräseinäjoen koksi- ja briketti-tehtaalla sekä kasvuturvelaitoksessa (VAPO:n Haukinevan tehtaalla). Suomenselkää ympäröivät voimakkaat energian kulutuskeskukset, joiden hankintasäteenä pidetään 80 km:a. Suomenselän kehittämistoimikunnan arvion mukaan alueelle voitaisiin sijoittaa 4-6 turvepuristetehdasta, joiden kapasiteetti olisi 0,1 - 0,5 milj.m³ vuodessa tehdasta kohden.

Kaivokset ja kaivannaistoiminta on esitetty kuvassa 7 ja liitteissä 4 ja 5.



KUVA 7 KAIVOKSET JA KAIVANNAISTOIMINTA

- MALMIKAIVOSTOIMINTA
- KIVENLOUHINTA, SAVEN- JA HIEKANOTTO
- ▼ TURPEENNOSTO JA MUOKKAUS
- X KIVENNÄISTEOSTEN VALMISTUS

NUMEROT VIITTAAVAT LIITTEEN 5. TAULUKKOOON

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSelvitys

TVH 1986

 VIATEK OY

Metsävarat

Suomenselän kunnissa on metsämaata noin 1,5 milj. hehtaaria. Puuston kasvu hehtaarilla on keskimäärin 3 m³/ha/v. Kaikkiaan Suomenselän kuntien puuvaranto on noin 105 milj.m³, mikä vastaa noin 5 % koko maan puuvarannosta.

Alueella ei sijaitse valtakunnallisesti merkittäviä puunjalostuksen teollisuuslaitoksia. Alueen oma puunjalostus on keskittynyt pääasiassa Alavudelle (Alavuden Puunjalostustehdas Oy) ja G.A.Serlachiuksen Keuruun tehtaalle.

Suomenselän eteläosista puuta kuljetetaan Pohjois-Hämeeseen ja Keski-Suomeen Keuruun, Kolhon, Mäntän, Jyväskylän ja Jämsän teollisuuslaitoksiin. Suomenselän keski- ja pohjoisosien puukuljetukset suuntautuvat Pohjanlahden rannikolle Kaskisten, Vaasan ja Kokkolan puunjalostuslaitoksille.

Energiapuun käytölle ja pienpuun jalostamiselle on Suomenselän kunnissa hyviä mahdollisuuksia. Paikallisista hankinta- ja pienpuun jalostusyhtiöistä merkittävin on Pohjois-Pohjanmaalla sijaitseva Sahojen Puu Oy (Pyhäntä, Pyhäjärvi, Kiuruvesi).

2.4.6

Palvelut

Suomenselän alueen väestön väheneminen on johtanut palvelujen kysynnän vähenemiseen ja siten sekä julkisten että yksityisten palvelujen supistumiseen varsinkin haja-asutusalueilla. Palveluvarustuksen osalta erot alueella ovat suuria; kehittyvien keskusten palvelut lisääntyvät ja monipuolistuvat. Palvelujen saavutettavuutta haittaavat monissa kunnissa harva asutus ja huonot liikenneyhteydet. Lisäksi vanhusten osuus väestöstä on suuri, ja keskimääräinen tulotaso on alhainen.

Hallinnollisten palvelujen saantia vaikeuttavat seuraavat tekijät:

- alueen kunnat sijaitsevat lääniensä reuna-alueilla, kaukana pääkeskuksista
- alueella ei ole omia merkittäviä keskuksia
- aluetta pirstovat useiden seutukaavaliittojen ja läänien rajat; hallinnolliset päätökset tehdään useilla eri tahoilla ja kaukana alueen ulkopuolella

Palvelualan työpaikat muodostivat keskimäärin 35 % Suomenselän kuntien työpaikoista v. 1980. Palvelujen osuus oli pienin (20-25 %) maatalousvaltaisissa kunnissa kuten Ullavalla, Pyhännässä, Pylkönmäellä ja Halsualla sekä lisäksi Peräseinäjoella, jonne teollisuustyöpaikosta huolimatta ei ole keskittynyt palveluja. Palvelutyöpaikkojen osuus oli suurin (45-50 %) Ähtärissä, Pulkkilassa ja Haapajärvellä (taulukko 5, liite 2).

Taulukko 5

Palvelualan työpaikat Suomenselällä
v. 1980

	lkm	% työpaikoista
Keski-Suomen lääni	3 403	37,5
Vaasan lääni	13 678	33,5
Oulun lääni	7 812	35,1
Hämeen sekä Turun ja Porin lääni	4 820	34,7
yhteensä	29,713	34,6

2.4.7

Matkailu

Matkailun edistämiskeskus MEK on määritellyt maamme matkailukeskukset kulttuuriin ja luontoon liittyvien vetovoimatekijöiden sekä majoitus- ja ravitsemuspalveluiden perusteella v. 1978 (kuva 8). Keskukset on ryhmitetty kolmeen luokkaan:

- A-luokan matkailukeskus: kansainvälisen tason vetovoimakeskus ja I-luokan palvelukeskus
- B-luokan matkailukeskus: vetovoimakeskuksena vähintään valtakunnallista tasoa ja palvelukeskuksena vähintään II-luokkaa
- C-luokan matkailukeskus: vetovoimakeskuksena vähintään maakunnallista tasoa ja palvelukeskuksena vähintään III-luokkaa

Suomenselän alueella ei ole A-luokan matkailukeskuksia; lähimmät A-luokan keskukset ovat Jyväskylä, Vaasa, Pori, Tampere ja Oulu.

B-luokan matkailukeskuksia alueella ovat Kauhajoki, Ähtäri, Virrat ja Parkano. Alueen itäisistä naapurikunnista vastaavia keskuksia ovat Keuruu, Saarijärvi ja Viitasaari. Etelässä lähin B-luokan keskus on Naantali ja lännessä Seinäjoki, Kristiinankaupunki, Pietarsaari, Kokkola, Kalajoki ja Raahen.

Suomenselän C-luokan matkailukeskukset ovat Kuortane ja Alajärvi.

Luonnonmaantieteellisenä matkailualueena MEK on luokitellut Suomenselän suomaaksi, jonka matkailullinen vetovoima on pienin maassamme. (Luokituksessa Suomi on jaettu 17 osa-alueeseen.) Kulttuuriin liittyvää vetovoimaa alueella ei MEK:n mukaan ole.

Useilla Suomenselän kunnilla on kuitenkin luonnon vetovoimaa, jonka varaan saattaa suotuisissa olosuhteissa syntyä matkailu- ja virkistystoimintaa. "Keinotekoisia" vetovoimatekijöitä (vapaa-ajan viettoon soveltuvat laitteet ym.) voidaan myös luoda, mutta ne merkitsevät suuria kustannuksia luontaisin edellytyksin varustettuun alueeseen verrattuna.

Vuonna 1976 MEK selvitti suomalaisten matkailijoiden reittejä eri majoituspisteissä tehdyn kyselyn avulla (otanta). Henkilöautolla matkustaneiden matkailuvirrat Suomen tieverkolle sijoitettuna on esitetty kuvassa 9 (lähde 11).

Alueen kautta kulkevia tai aluetta sivuavia markkinoituja matkailuteitä ovat (kuva 8)

- Järvi-Suomen tie (Pori - Parkano - Virrat - Keuruu - Jyväskylä - Pieksämäki -)
- Vihreä linja (Vaasa - Seinäjoki - Soini - Karstula - Saarijärvi - Jyväskylä - Kangasniemi -)
- Sininen tie (Vaasa - Vt 16 - Kyyjärvi - Viitasaari - Kuopio -)
- Polartie (Pietarsaari - Kokkola - Kalajoki - Ylivieska - Kt 85 - Kajaani -)
- Karoliinien reitti (Vaasa - Seinäjoki - Alavus - Virrat - Tampere)
- Vaihtoehto pohjoiseen (Kokkola - Vt 13 - Multia - Keuruu - Mänttä - Tampere)
- Finlandiatie (Kokkola - Kaustinen - Lehtimäki - Ähtäri - Virrat - Ruovesi - Tampere)
- Järviseudun tervareitti (Soini - Lehtimäki - Alajärvi - Vimpeli - Lappajärvi - Evijärvi - Korttesjärvi - Pietarsaari)

Finlandiatie ja Järviseudun tervareitti ovat matkailuteistä uusimmat; niiden markkinointia ollaan vasta aloittamassa.

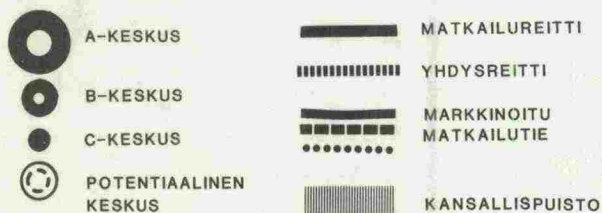
Vetovoimaltaan Suomenselän alueen suosituin matkailukohde on Ähtäri. Valtakunnallisestikin tarkastellen Ähtäri sijoittuu korkealle; MEK:n tutkimuksessa v. 1982 Ähtäri oli seitsemäntenä kiinnostavimpien matkailukohteiden joukossa. Ähtäriin edelle sijoittuivat Savonlinna, Kuusamo, Helsinki, Inari, Turku ja Lappi (yleensä). Vaasan läänin kokonaisvetovoimasta Ähtäri kattoi 54 %.

Ähtäriin lisäksi (267 mainintaa) Suomenselän kunnista jossain määrin kiinnostavina pidettiin seuraavia:

-	Keski-Suomen lääni:	Kivijärvi	(7 mainintaa)
-	Vaasan lääni:	Kauhajoki	(10 mainintaa)
		Kuortane	(11 mainintaa)
		Perho	(12 mainintaa)
-	Hämeen lääni:	Virrat	(27 mainintaa)



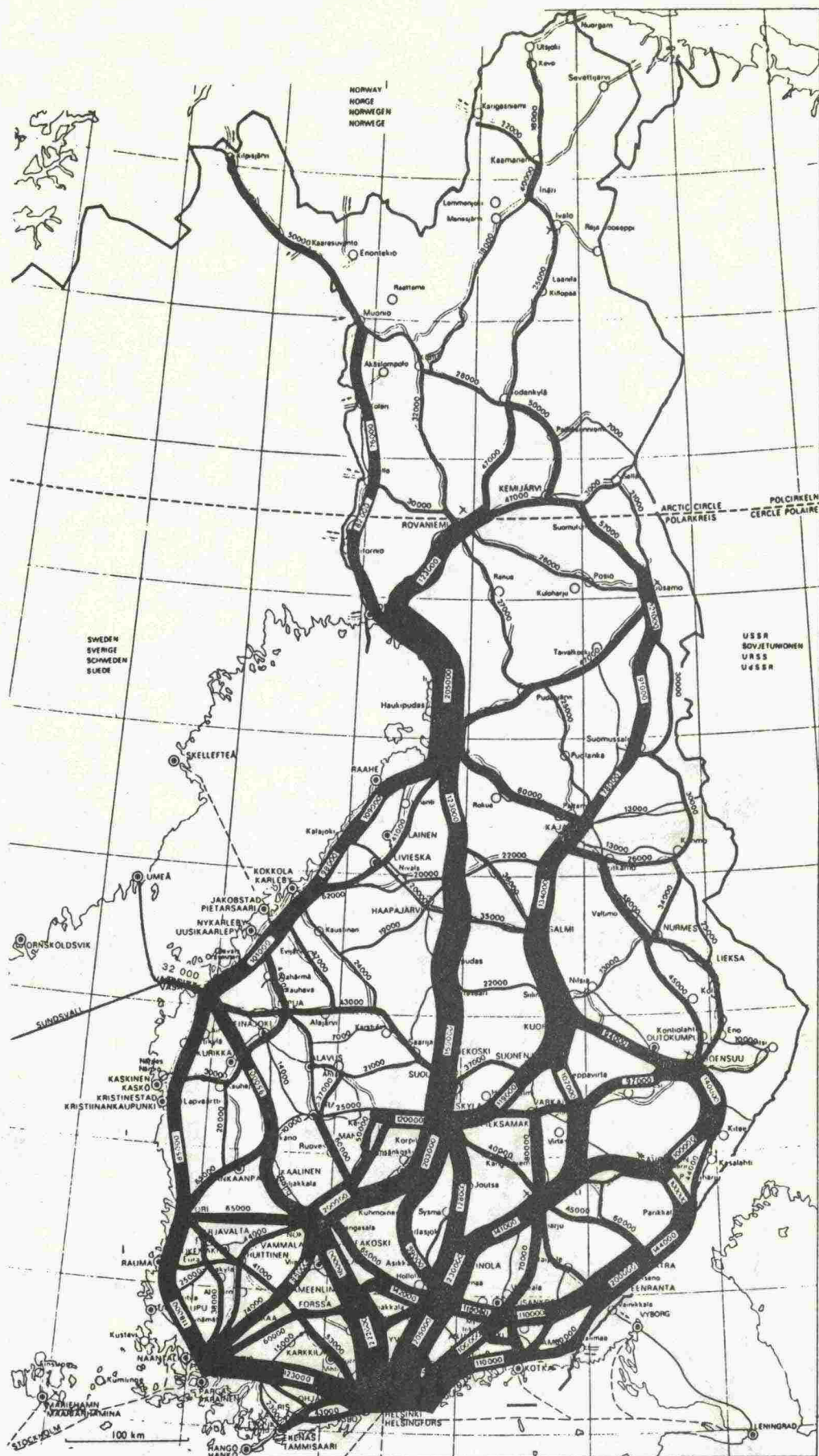
KUVA 8 MATKAILUN ALUERAKENNE JA REITIT



SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



KUVA 9 MATKAILUVIRRAT VUONNA 1976 (HA-MATKAT)

LÄHDE:
MEK 1976

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Vaasan seutukaavaliitto on laatinut matkailu- ja retkeilyreittien yleissuunnitelman Suomenselän alueelle v. 1982. Suunnitelma käsittää Ähtärin, Töysän, Soinin, Lehtimäen, Alajärven, Perhon ja Lestijärven kunnat. Alueen tärkeimmät matkailupalvelut nykyisin ovat Ähtärin lomakeskus, Sepänniemen lomakylä Töysässä, Valkealammen loma- ja ulkoilukeskus Lehtimäellä ja Perhon ulkoilukeskus Perhossa. Alueella on lisäksi monia muita hotelleja, motelleja, retkeilymajoja ja lomamökkejä.

Perhon, Kivijärven ja Kinnulan alueella sijaitsee Salamajärven kansallispuisto. Alueen käyttösuunnitelmaa laativat Metsähallituksen kanssa yhteistyössä Perhon, Kivijärven ja Kinnulan kunnat. Kansallispuisto muodostaa vain pienen osan Perhon - Lestijärven laajasta yhtenäisestä erämaa-alueesta.

Salamajärven kansallispuiston lisäksi Suomenselän alueella sijaitsevat seuraavat kansallispuistot:

- Pyhähäkki (Saarijärvi)
- Seitsemäniemi (Kuru, Ikaalinen)
- Helvetinjärvi (Ruovesi)
- Lauhanvuori (Isojoki)
- Kauhanneva (Kauhajoki)

Suomenselän taival-niminen retkeilyreitti tukeutuu Perhon alueella Humalajoen ulkoilukeskukseen ja Lestijärven alueella Valkeisen leirintäalueeseen ja kirkonkylän palveluihin. Reitti jatkuu Oulun läänin puolelle Reisjärven kirkonkylään.

Keski-Suomen puolella Suomenselän alueella kulkevista ulkoilureiteistä merkittäviä ovat

- Keski-Suomen eräreitti "Lapin sormi" (Pylkönmäki - Karstula - Kyyjärvi - Kivijärvi - Kinnula); suunnistus- taitoa edellyttävä reitti Suomenselän erämaissa
- Keski-Suomen maakuntaura (Jämsä - Petäjävesi - Keuruu - Multia - Saarijärvi - Kannonkoski - Äänekoski - Suolahti - Muurame - Korpilahti); kesällä patikointiin ja talvella hiihtoon tarkoitettu 400 km mittainen retkeilyreitti
- Saarijärven koskireitti (Kyyjärvi - Karstula - Pylkönmäki - Saarijärvi)

Tampereen suunnalla uusia matkailukohteita ovat pari vuotta toimineet Pyhäniemen loma- ja retkeilykeskus Kihniössä sekä Virtain perinnekehykylä Virroilla.

3. TIEVERKKO JA LIIKENNE

3.1 Toiminnallinen luokitus 1990

Tarkastelun lähtökohtana on tieverkon runkosuunnitelmassa 1990 esitetty tieverkon toiminnallinen luokitus, joka on hyväksytty tie- ja vesirakennushallituksessa 20.5.1980.

Suomenselän alueen tieverkon toiminnallinen luokitus vuonna 1990 on esitetty kuvassa 10 täydennettynä myöhemmin tehdyllä Jyväskylän - Vaasan valtatieä koskevalla päätöksellä.

Tieverkon toiminnallinen luokitus tähtää tiestön turvalliseen nopeusporrastukseen, joka puolestaan vaikuttaa tiestön tekniseen standardiin. Tienpidon talouden vuoksi liikennettä pyritään keskittämään korkealuokkaisille teille, joiden määrä pidetään rajoitettuna.

Tieverkon toiminnallisen luokituksen eräänä tavoitteena on vastata aluerakenteen edellyttämiä yhteystarpeita ja tukea suunniteltua aluerakennetta. Keskukset tulee yhdistää toisiinsa ja niiden vaikutusalueisiin keskusten tason ja yhteystarpeen edellyttämin tieyhteyksin.

Valtatiet yhdistävät maakunta- ja ylempiluokkaisia keskuksia toisiinsa muodostaen maantieverkon rungon sekä välittävät kaukoliikennettä ja seudullista liikennettä.

Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa, yhdistävät kaupunkikeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kaupunkikeskuksia toisiinsa, sekä välittävät seudullista liikennettä ja kaukoliikennettä.

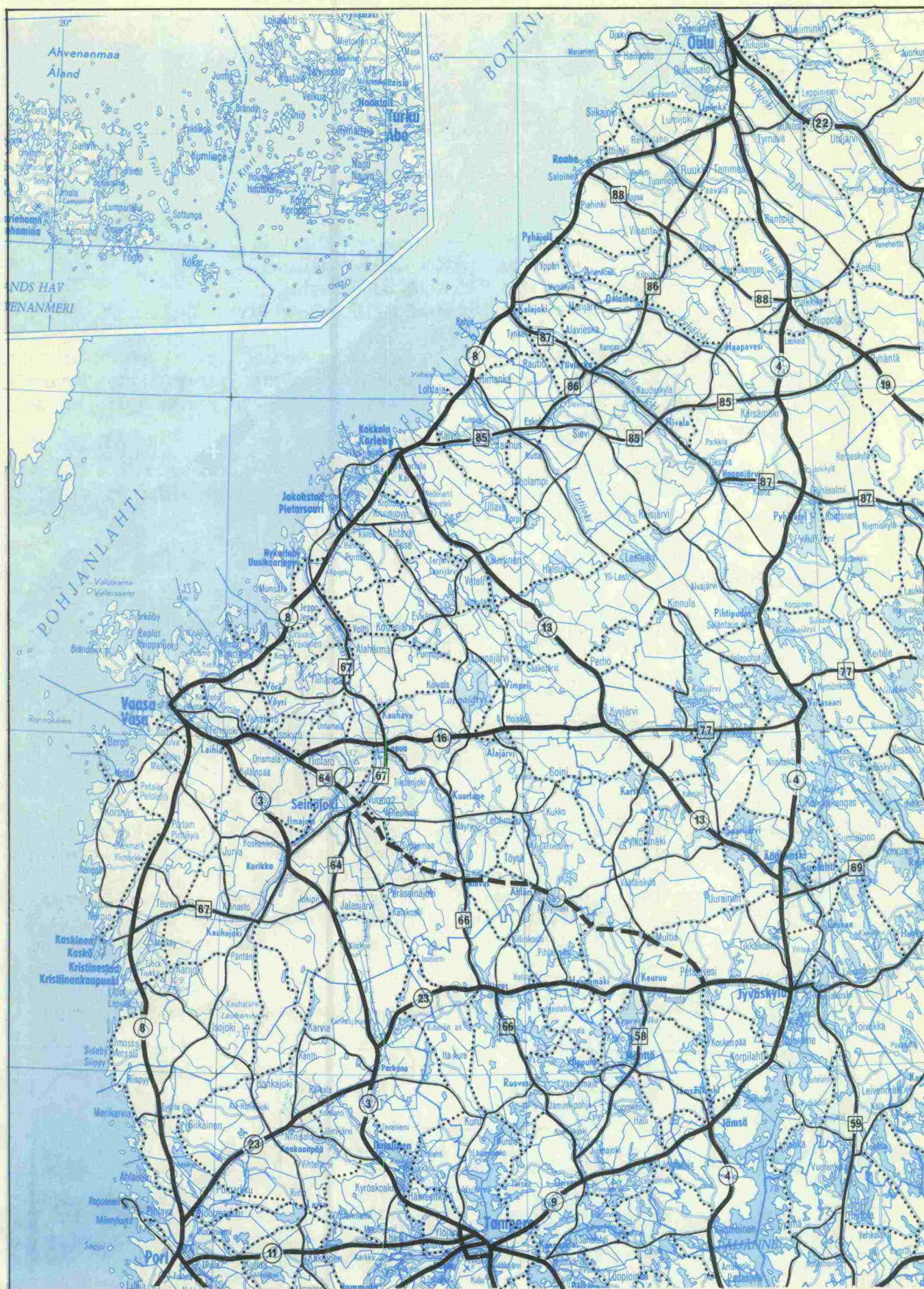
Seudulliset tiet yhdistävät kuntakeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin ja liikennetarpeen sitä edellyttäessä rinnakkaisia kuntakeskuksia toisiinsa, sekä välittävät seudullista ja paikallista liikennettä.

Kokoojatiet yhdistävät paikalliskeskuksia lähimpiin ylempiluokkaisiin keskuksiin sekä liikennetarpeen sitä edellyttäessä, rinnakkaisia paikalliskeskuksia toisiinsa ja kyläkeskuksia ja haja-asutusalueita ylempiluokkaisiin teihin. Kokoojatiet välittävät paikallista ja seudullista liikennettä.

Yhdystiet yhdistävät kyläkeskuksia ja haja-asutusalueita ylempiluokkaisiin teihin ja välittävät paikallisliikennettä.

Valta- ja kantateillä normaali nopeustavoite on 100 km/h, seudullisilla teillä 80 km/h ja kokoojateillä vähintään 60 km/h. Valta- ja kantateiden korkeampi nopeustavoite edellyttää mm. tien geometrialta korkeampaa laatua ja leveämpää poikkileikkausta. Korkeampi-luokkaisilla teillä liikennöitävyyttä ja turvallisuutta pyritään lisäämään myös pitämällä liittymäväli riittävän suurena ja liittymäjärjestelyt korkealuokkaisina. Teiden tavoitestandardiin vaikuttavat myös maaston vaikeus ja ennakoitu liikennemäärä.

Viitoituksen kannalta seudulliset tiet ovat lähellä valta- ja kantateitä. Esimerkiksi suunnistustauluja ja etäisyystauluja käytetään uusien ohjeiden mukaan myös seudullisilla teillä.



KUVA 10 TIEVERKON TOIMINNALLINEN LUOKITUS v. 1990

- 4 VALTATIE
- 66 KANTATIE
- SEUDULLINEN TIE
- KOKOOJATIE
- VALTATIE v. 2000

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

Suomenselän alueen päätieverkko on seuraava: Suomenselän aluetta sivuaa etelässä valtatie 23 (Pori-Jyväskylä) ja idässä valtatie 4 (Jyväskylä-Oulu). Itä-länsi -suunnassa Suomenselän alueella sijaitsevat seuraavat valta- tai kantatiet:

- valtatie 16: Vaasa - Kyyjärvi (- Jyväskylä)
- valtatie 13: Kokkola - Äänekoski (- Jyväskylä)
- kantatie 85: Kokkola - Kajaani
- kantatie 87: Kalajoki - Iisalmi
- kantatie 88: Raahen - Pulkila (- vt 19 Kuopio)

Vuoden 1990 tieverkossa on lisäksi kantatieyhteys Kyyjärvi -Viitasaari - Kuopio. Nykyinen Vaasa - Jyväskylä -yhteys siirtyy ennen vuotta 2000 rakennettavalle Vaasan - Seinäjoen - Jyväskylän valtielle.

Pohjois-etelä -suunnassa alueella sijaitsee nykyisin valtatie 3 (Tampere - Vaasa) ja kantatie 66 (Orivesi - Virrat - Lapua). Myös kantatiet 64 ja 67 sivuavat aluetta.

3.2 Tiestön puutteet

Yhdysteitä lukuun ottamatta tieverkon teknistä standardia on tarkasteltu seuraavien tekijöiden kannalta:

- nopeus
- geometria
- poikkileikkaus
- päällyste
- kantavuus

Seuraavassa taulukossa on esitetty tieluokittain eri tekijöiden raja-arvot, joiden perusteella tiejakson tekninen standardi on katsottu puutteelliseksi. Puutetarkastelu on suoritettu taulukon 6 kriteerejä käyttäen. Puutetarkastelu on suoritettu voimassa olevan, vuoden 1990 runkosuunnitelman tieluokituksen perusteella. Tieluokan nostamisesta aiheutuvaa toimenpidetarvetta on tarkasteltu erikseen 5. luvussa.

Taulukko 6. Tiestön teknisen standardin puutekriteerit

TEKIJA \ TIELUOKKA	VALTA- JA KANTATIET	SEUDULLISET TIET	KOKOAJATIET
Nopeus	nopeusrajoitus < 100 km/h	nopeusrajoitus < 80 km/h tienopeus < 65 km/h	Tienopeus < 60 km/h
Geometria	Näkämä 150 m \leq 90 % Näkämä 300 m \leq 50 %	Näkämä 150 m \leq 75 %	Näkämä 150 m \leq 50 %
Poikkileikkaus	Tieleveys < 7 m Tieleveys < 8 m, KVL > 1000 Tieleveys < 9 m, KVL > 3000 Tieleveys < 10 m, KVL > 5000 Tieleveys < 12 m, KVL > 9000	Tieleveys < 6 m Tieleveys < 7 m, KVL > 1000 Tieleveys < 8 m, KVL > 3000 Tieleveys < 9 m, KVL > 5000 Tieleveys < 10 m, KVL > 9000	Tieleveys < 5 m Tieleveys < 6 m, KVL > 300 Tieleveys < 7 m, KVL > 1000 Tieleveys < 8 m, KVL > 3000 Tieleveys < 9 m, KVL > 5000
Päällyste	DS, jos KVL \geq 1000	Sora	Sora
Kantavuus	Teiden kantavuudet alittavat suunnitteluohjeiden mukaisen kantavuuden		

Suomenselän tieverkossa taulukon 6. standardin mukaan esiintyvät puutteet on esitetty kuvassa 11.

Yleisesti ottaen voidaan todeta, että puutteita esiintyy eniten kokooja- ja seudullisilla teillä. Puutteet ovat pääasiassa nopeuspuutteita. Myös kantavuuspuutteita esiintyy paljon. Päätieverkon teknisessä tasossa esiintyy nopeuspuutteiden lisäksi jonkin verran myös leveys- ja kantavuuspuutteita. Lyhyitä tai muuten vähäisiä puutteita ei ole aina pidettävä toimenpidetarvetta edellyttävinä.

Nopeus- ja geometriapuutteet on kuvassa esitetty samalla symbolilla. Nopeuspuutteet koskevat pääasiassa kokoojatieverkkoa. Valta- ja kantateillä nopeuspuutteet koskevat pääasiassa lyhyitä jaksoja. Pidempiä jaksoja on valtatiellä 3 Jalasjärven ja Parkanon välillä sekä kantatiellä 66 Alavuden ja Virtojen välillä. Seudullisilla teillä merkittävin nopeuspuute on välillä Alavus - Ähtäri. Näkemien perusteella mitattuja geometriapuutteita on varsin vähän. Valta- ja kantateistä tulee esille lähinnä kantatie 66 Alavuden ja Virtojen välillä (puutetarkastelu perustuu vuoden 1984 tierekisteritietoihin; kyseinen tiejakso on parannettu vuonna 1985) sekä seudullisista teistä seuraavat jaksot:

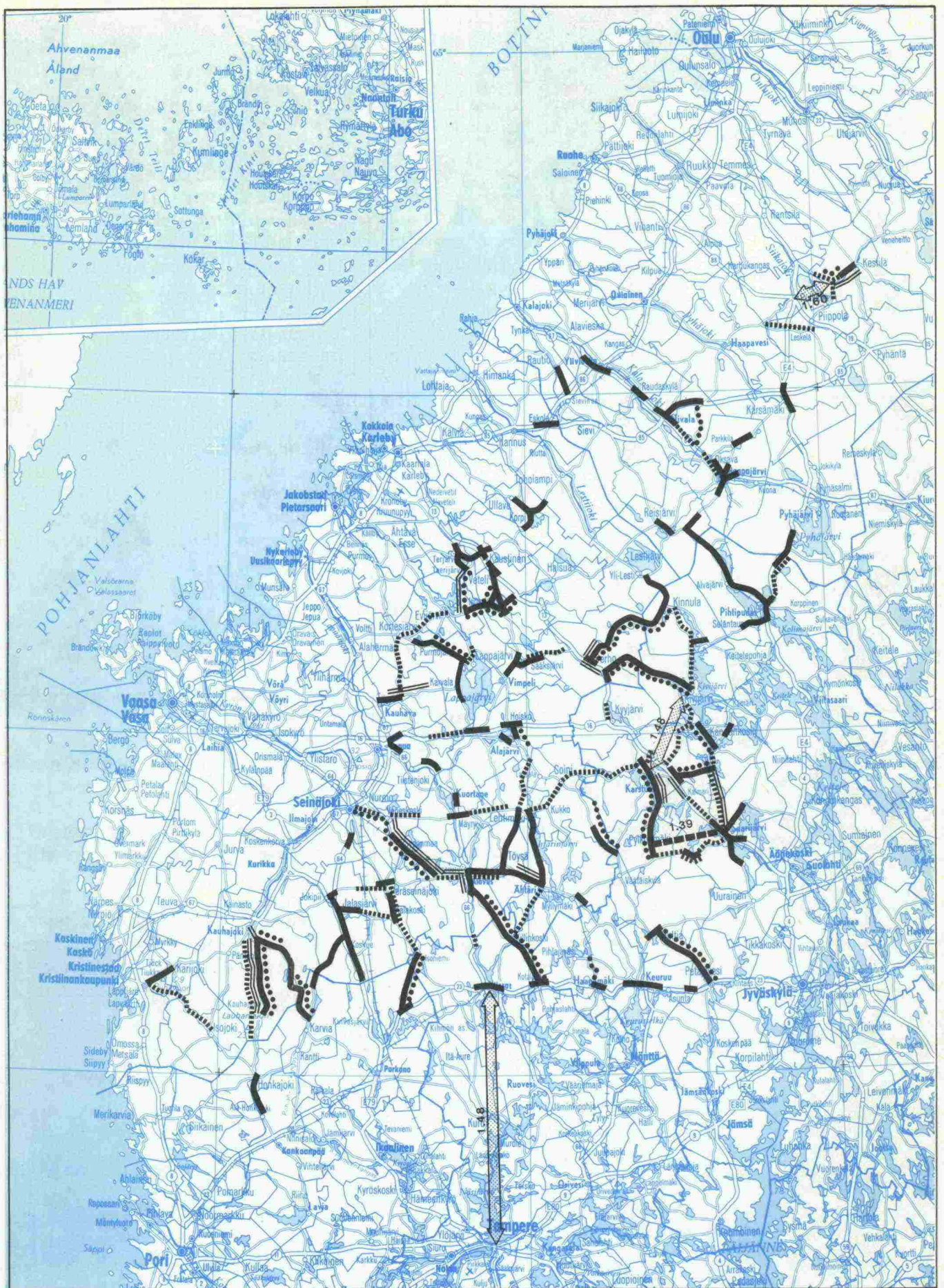
- Lehtimäki - Ähtäri
- Killinkoski - Virrat
- Reisjärvi - Pihtipudas

Poikkileikkausta koskevia puutteita on Suomenselän alueella melko vähän. Osa niistä sijoittuu myös pääteille.







Päällystettä koskevista puutteista on kuvassa esitetty ainoastaan sorapäällysteiset tiejaksot, joita esiintyy lähinnä kokoojateillä.

Kantavuuspuutteita on katsottu esiintyvän tiejaksoilla, joilla TVH:n suunnitteluohjeiden mukainen tavoitekantavuus on nykyisin alitettu. Kantavuuspuutteita esiintyy kaikissa tieluokissa.

Tieverkon yhdistävyystavoitteet perustuvat keskusluokitukseen sekä tieverkko- ja linnuntie-etäisyyksien suhteeseen. Tieverkon yhdistävyyspuutteet on määritelty seuraavassa taulukossa esitettyjen seutukaavaliittojen käyttämien kriteerien mukaisesti. Tieverkkoetäisyys lasketaan taulukon mukaista tieluokkaa käyttäen.



KUVA 11 TIEVERKOSSA ESIINTYVÄT PUUTTEET

-  NOPEUS- TAI GEOMETRIAPUUTTEET
-  SORAPÄÄLLYTEISET TIEOSUUDET
-  POIKKILEIKKAUKSEN LEVEYSPUUTTEET
-  PUUTTEELLINEN KANTAVUUS
-  PUUTTEELLINEN YHTEYS
-  1.48 TIEVERKKOETÄISYYS / LINNUNTIE-ETÄISYYS

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Taulukko 7. Yhdistävyyskriteerit

Keskusluokka	tieluokka	Tieverkkoetäisyys/ linnuntie-etäisyys
B,C valtakunnanosa- tai maakuntakeskus	valta- tai kantatie	> 1,25
D kaupunkikeskus	seudullinen tie	> 1,35
E kuntakeskus	kokoojatie tai yhdystie	> 1,45
F paikalliskeskus		

Tieverkon yhdistävyys on nykyverkossa puutteellinen suuntatumista ylempään keskukseen tarkasteltaessa välillä Pulkkila (E2) - Kestilä (E3), jossa tieverkkoetäisyys/linnuntie-etäisyys on 1,60 ja välillä Kivijärvi (F1) - Karstula (D3) 1,50, joskin tämä puute poistuu, mikäli Karstulan kohdalle suunniteltu oikaisu rakennetaan. Tampere - Virrat -välillä yhdistävyys (1,35) täyttää juuri asetetun kriteerin, samoin välillä Jyväskylä (C1) - Seinäjoki (C2) (1,24).

3.3 Liikennemäärät

Suomenselän alueella liikennemäärät ovat harvasta asutuksesta ja suurten asutuskeskusten kaukaisesta sijainnista johtuen melko pieniä yleisten teiden keskimääräisiin liikennemääriin verrattuna.

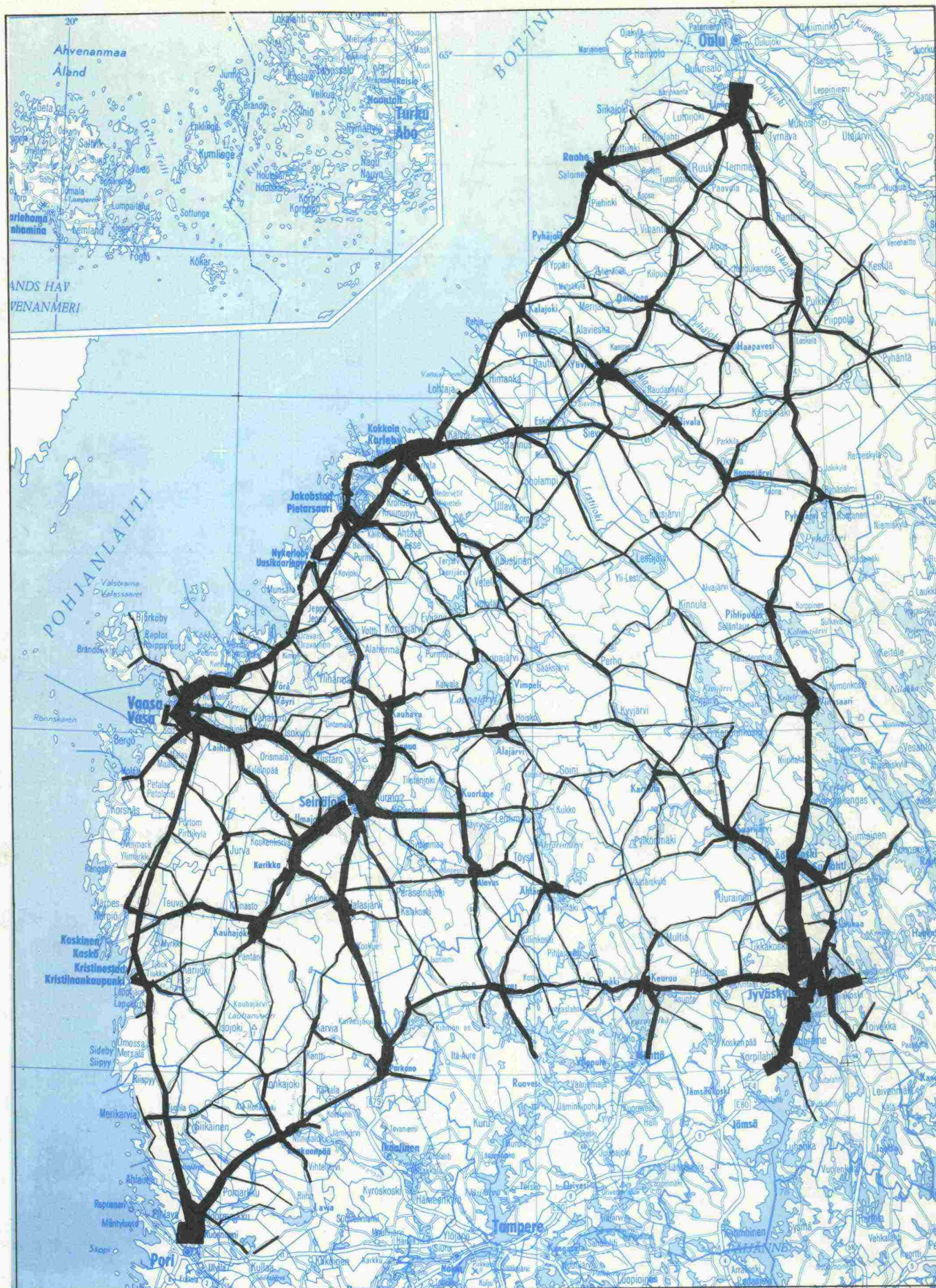
Nykyiset liikennemäärät (KVL 1983) on esitetty kuvassa 12. Keski-
vuorokausiliikenne (KVL 1983) on pääosin suuruudeltaan alle 300
ajon./vrk tai 300-1000 ajon./vrk.

Suomenselän alueella ei ole ruuhkautuneita pääteitä. Vilkkaimmil-
laan liikennemäärä on 1000-3000 ajon./vrk. Tällaisia tiejaksoja ovat
mm. seuraavat tiejaksot:

- Parkano - Seinäjoki (vt 3/kt 64)
- Seinäjoki - Kuortane - Alavus (mt 697/kt 66)
- Alavus - Ähtäri (mt 705)
- Lapua - Alajärvi (vt 16)
- Äänekoski - Karstula (vt 13)

3.4 Liikennevirrat

Tie- ja vesirakennuslaitos teki vuonna 1981 valtakunnallisen lii-
kennevirtatutkimuksen (VLT-81). Tutkimus toteutettiin tienvarsi-
haastatteluin yhteensä 78 tutkimuspisteessä, jotka sijaitsivat pää-
asiassa päätieverkolla ja tutkimuksessa käytettyjen liikennealueiden
rajoilla. Keskimääräinen haastatteluotanta tutkimuspisteissä oli noin
90% eli tutkimusaineisto on varsin kattava.



KUVA 12. NYKYISET LIIKENNEMÄÄRÄT (KVL1983)

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Erityisesti alueiden välissä liikennevirtoja tarkasteltaessa on otettava huomioon, että liikenteen määrään vaikutti se, onko kahden vierekkäisen alueen rajan tuntumassa suurempia taajamia, joiden synnyttämä liikenne näkyy alueiden välisenä liikenteenä.

Valtakunnallisen liikennevirtatutkimuksen (VLT 1981) mukaiset liikennealueiden keskuskaupunkien väliset arkiliikennevirrat (KAVL-81) ovat seuraavat:

Oulu - Tampere	28 ajon./vrk
Oulu - Seinäjoki	18 "
Oulu - Pori	11 "
Vaasa - Jyväskylä	44 "
Vaasa - Kajaani	6 "
Kokkola - Helsinki	30 "
Kokkola - Jyväskylä	25 "
Kokkola - Tampere	25 "
Kokkola - Kuopio	7 "
Kokkola - Pori	16 "
Seinäjoki - Pori	35 "
Seinäjoki - Kuopio	8 "
Seinäjoki - Kajaani	4 "
Seinäjoki - Tampere	69 "
Seinäjoki - Jyväskylä	44 "
Seinäjoki - Helsinki	71 "

Tutkimuksen mukaiset eräiden kaupunkien väliset liikennevirrat on esitetty kuvassa 13.

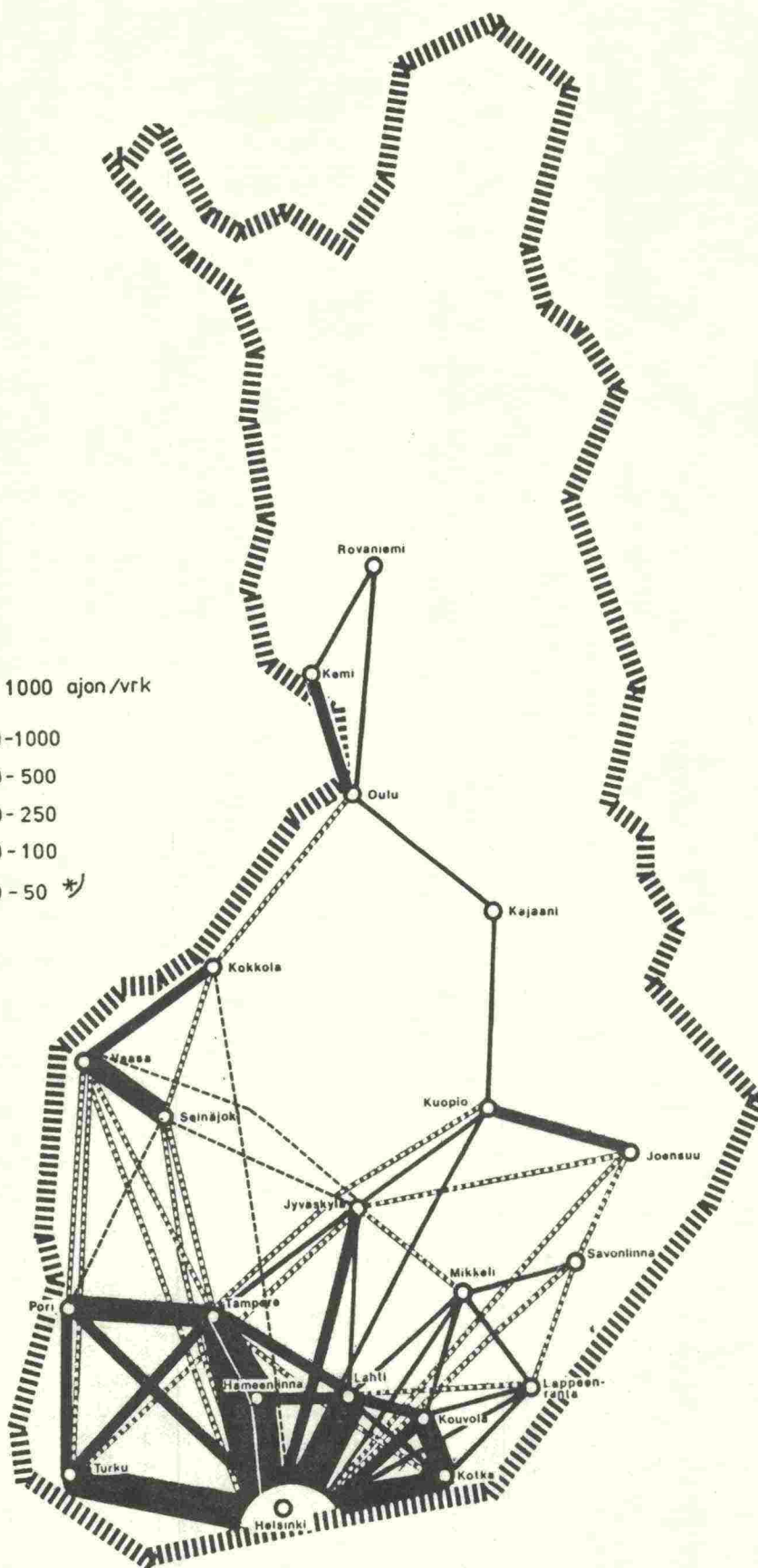
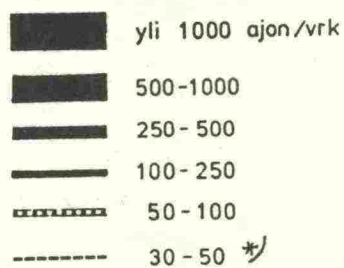
Liikennealueiden (aluejako on esitetty liitteessä 6) väliset Suomen-
selän kannalta kiinnostavat liikennevirrat (KAVL-81) ovat seuraavat
(kuva 14):

Pohj.Pohjanmaa - Pirkanmaa	86 ajon./vrk
Pohj.Pohjanmaa-Et.Pohjanmaa	99 "
Pohj.Pohjanmaa - Satakunta	45 "
Vaasan seutu - Kainuu	12 "
Vaasan seutu - Pohjois-Savo	33 "
Et.Pohjanmaa - Kainuu	15 "
Keski-Pohjanmaa-Keski-Suomi	284 "
Keski-Pohjanmaa - Pirkanmaa	78 "
Keski-Pohjanmaa - Satakunta	59 "
Et.Pohjanmaa - Pohjois-Savo	61 "
Et.Pohjanmaa - Satakunta	174 "
Et.Pohjanmaa - Pirkanmaa	671 "
Et.Pohjanmaa - Keski-Suomi	344 "
Et.Pohjanmaa-Helsingin seutu	200 "

Valtakunnallisen liikennevirtatutkimuksen (VLT-81) mukaan Suomen-
selän alueella sijaitsevien haastattelupisteiden merkittävät kuntien
väliset liikennevirrat (yli 15 ajon./vrk) ovat seuraavat (kuva 15):

Piste 22 (kantatie 66, Alavus)

-	Virrat - Alavus	91 ajon./vrk
-	Alavus - Alavus	57 "
-	Tampere - Alavus	17 "
-	pisteen liikenne yht.	<u>386 "</u>



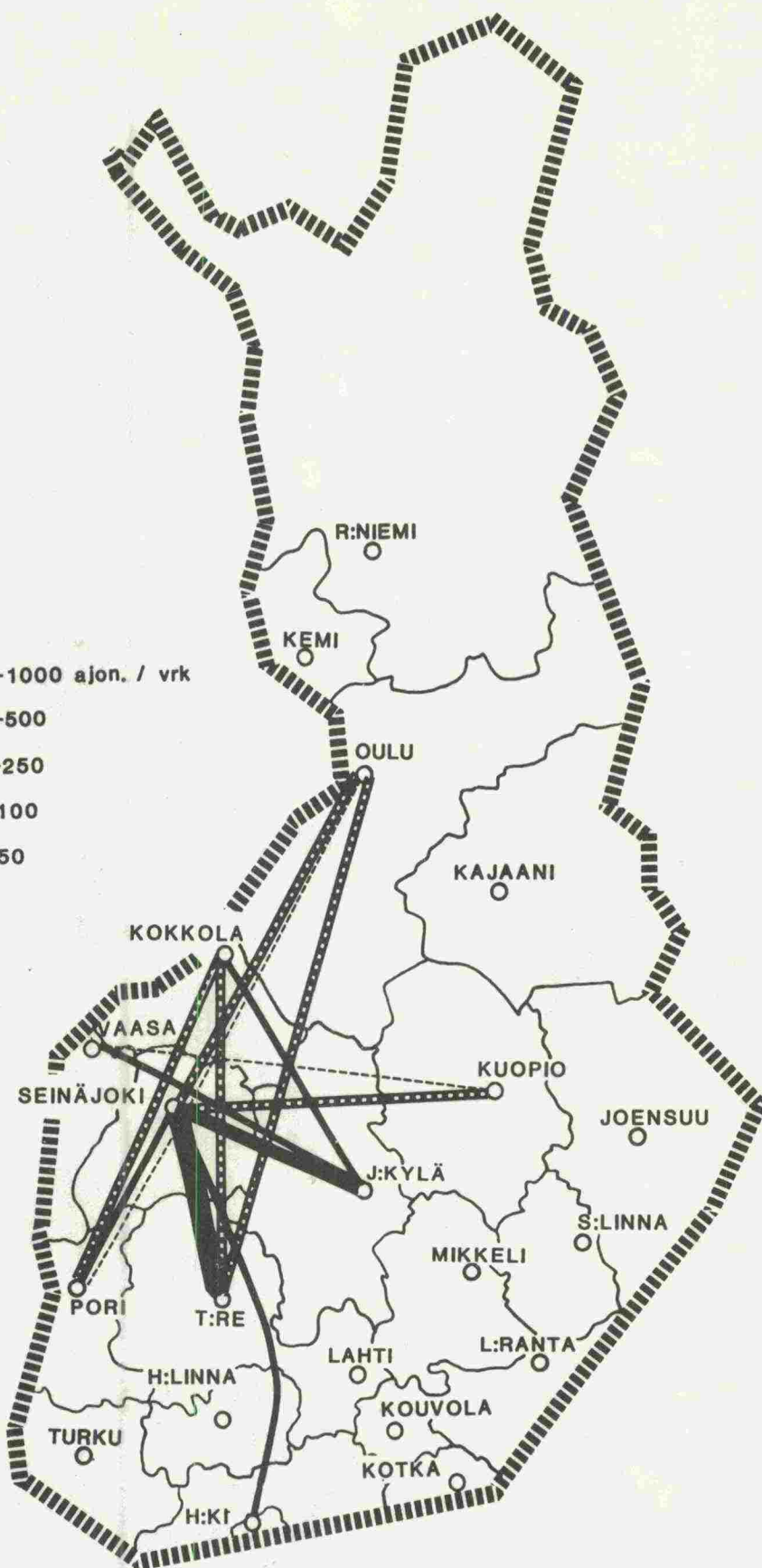
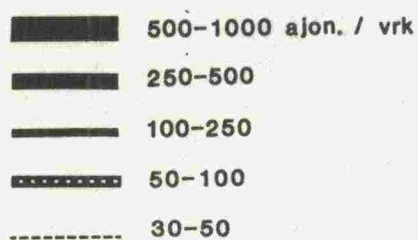
KUVA 13 ERÄIDEN KAUPUNKIEN VÄLISET
ARKILIIKENNEVIRRAT (KAVL-81)

LÄHDE:
VALTAKUNNALLINEN LIIKENNETUTKIMUS 1981

* Luokka 30-50 ajon/vrk on merkitty vain
Suomenselän alueella.

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

 VIATEK OY



KUVA 14

ERÄIDEN ALUEIDEN VÄLISET
ARKILIIKENNEVIRRAT (KAUL-81)
SUOMENSELÄN ALUEELLA

LÄHDE:

VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEVIRTATUTKIMUS 1981

SUOMENSELÄN
TIEVERKKKOSELVITYS
TVH 1986

☒ VIATEK OY



KUVA 15 LIIKENNEVIRRAT SUOMENSELÄN TUTKIMUSPISTEISSÄ (KAVL-81)

- 20-50 ajon/vrk
- 50-100 ajon/vrk
- ≥ 100 ajon/vrk

22 tutkimuspisteen numero

SUOMENSELÄN TIEVERKKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

Piste 51 (valtatie 13, Kyyjärvi)

-	Karstula - Kyyjärvi	154	ajon./vrk
-	Kyyjärvi - Kyyjärvi	127	"
-	Jyväskylä - Vaasa	34	"
-	Kyyjärvi - Saarijärvi	21	"
-	Jyväskylä - Kokkola	20	"
-	Kuopio - Alavus	19	"
-	Jyväskylä - Seinäjoki	18	"
-	Jyväskylä - Kyyjärvi	15	"
-	pisteen liikenne yht.	<u>1064</u>	"

Piste 62 (maantie 759, Lestijärvi)

-	Kinnula - Lestijärvi	41	ajon./vrk
-	Kinnula - Kokkola	19	"
-	Kinnula - Toholampi	16	"
-	pisteen liikenne yht.	<u>201</u>	"

Piste 53 (valtatie 3, Jalasjärvi)

-	Tampere - Vaasa	88	ajon./vrk
-	Parkano - Jalasjärvi	68	"
-	Tampere - Seinäjoki	66	"
-	Helsinki - Vaasa	47	"
-	Helsinki - Seinäjoki	42	"
-	Tampere - Jalasjärvi	39	"
-	Pori - Seinäjoki	26	"
-	Tampere - Kauhajoki	22	"
-	Tampere - Kokkola	22	"
-	Turku - Seinäjoki	21	"
-	Kihniö - Jalasjärvi	19	"
-	Parkano - Seinäjoki	18	"
-	Lahti - Vaasa	18	"
-	Helsinki - Kokkola	16	"
-	pisteen liikenne yht.	<u>1531</u>	"

Piste 63 (kantatie 86, Oulainen)

-	Oulainen - Vihanti	360	ajon./vrk
-	Oulainen - Oulu	110	"
-	Ylivieska - Oulu	107	"
-	Oulainen - Raasika	55	"
-	Oulainen - Oulainen	50	"
-	Ylivieska - Vihanti	46	"
-	Nivala - Oulu	36	"
-	Oulainen - Ruukki	21	"

Tutkimuspisteiden liikennevirrat suuntautuvat pääasiassa Suomenselän poikki aluetta ympäröiviin valtakunnanosa- ja maakuntakeskuksiin.

Suomenselän suuntaiset kuntien väliset liikennevirrat ovat hyvin pieniä ja tulokset ovat odotetusti keskusluokituksen ja aluerakenteen mukaisia.

3.5 Raskas liikenne

Suomenselän alueen synnyttämän raskaan liikenteen määrää ja suuntautumista on selvitetty yrityskyselyn avulla. Alueelle saapuvan ja alueelta lähtevän tavaraliikenteen määrät ja suuntautuminen on esitetty kunnittain kuvassa 16.

Valtakunnallisen liikennevirtatutkimuksen mukaan alueiden väliset kuljetusvirrat vuonna 1981 olivat seuraavat:

alueelta	alueelle (1000 tonnia/vuosi)					
	Jy	Ko	Ou	Po	Se	Ta
Jyväskylä	-					
Kokkola	130	-				
Oulu	49	435	-			
Pori	147	60	40	-		
Seinäjoki	47	165	51	111	-	
Tampere	481	74	40	891	137	-

Merkittävimmät alueiden väliset kuljetusvirrat vuonna 1981 on esitetty kuvissa 17 a ja selvityksen kannalta merkittävien alueiden väliset kuljetusvirrat kuvassa 17 b. Kaupunkien väliset kuljetusvirrat on esitetty kuvassa 18.

Yrityskyselyn perusteella noin puolet sekä lähtevästä että saapuvasta tavaraliikenteestä suuntautuu Suomenselän ulkopuolelle, pääasiassa Etelä-Suomen suuriin kaupunkikeskuksiin.

Yrityskyselyssä ilmenneet ongelmat on esitetty kuvassa 19.

Pääteiden heikosta kunnosta aiheutuu ongelmia tavarakuljetuksille erityisesti väleillä vt 13 Äänekoski - Perho ja vt 16 Lapua - Kyyjärvi. Yritykset pitävät ongelmana huonoja liikenneyhteyksiä seuraavilla väleillä:

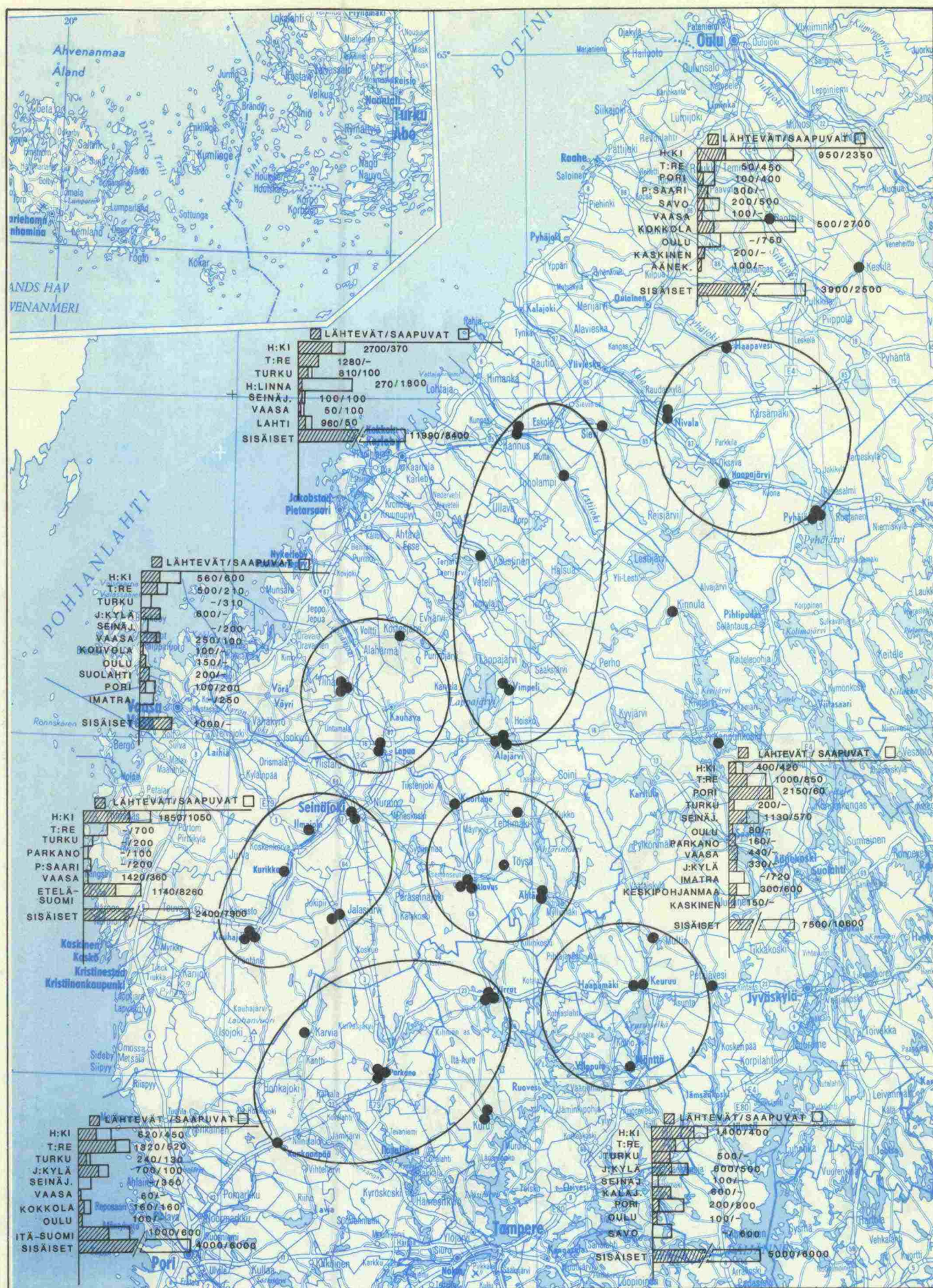
- Keuruu - Halsua
- Keuruu - Ähtäri - Alajärvi
- Kauhajoki - Virrat
- Kauhajoki - Pori
- Kauhajoki - Ähtäri - Saarijärvi

3.6 Joukkoliikenne

Suomenselän alueen pitkämatkaiset joukkoliikennepalvelut muodostuvat pääasiassa Vaasasta ja Kokkolasta Jyväskylään ja Tampereelle suuntautuvista linja-autoliikenteen pikavuoroista ja alueen länsilaitaa sivuavasta Helsingistä Parkanon ja Seinäjoen kautta Rovaniemelle kulkevasta rautatiestä.

Myös Suomenselän sisäistä liikennettä palvelee etelässä rautatieyhteys Tampere - Haapamäki - Seinäjoki - Vaasa ja pohjoisessa rautatieyhteys Ylivieska - Haapajärvi - Iisalmi.

Pitkämatkaiset joukkoliikennepalvelut on esitetty kuvassa 20.



KUVA 16 YRITYSKYSELYSSÄ ESILLE TULLUT
TAVARALIIKENNE (autoa / vuosi)

PYLVÄIKÖT LIITTYVÄT VIEREISIIN YMPYRÖITYIHIN ALUEISIIN

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

VIAITEK OY

TAVARALAJIT YHTEENSÄ

● saapuva

○ lähtevä

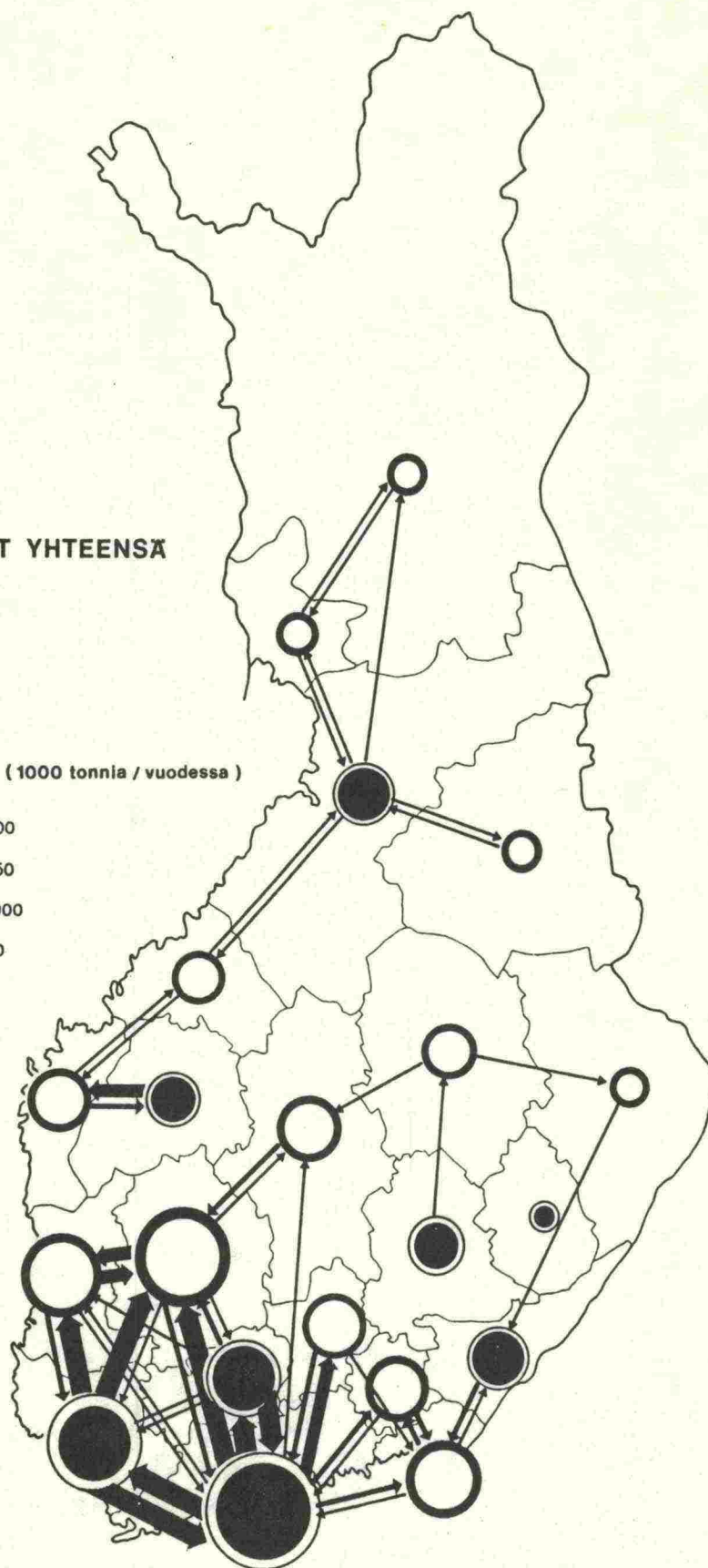
TAVARAVIRRAT (1000 tonnia / vuodessa)

— 251 - 500

— 501 - 750

— 751 - 1000

— yli 1000



**KUVA 17a MERKITTÄVIMMÄT ALUEIDEN VÄLISET
KULJETUSVIRRAT VUONNA 1981**

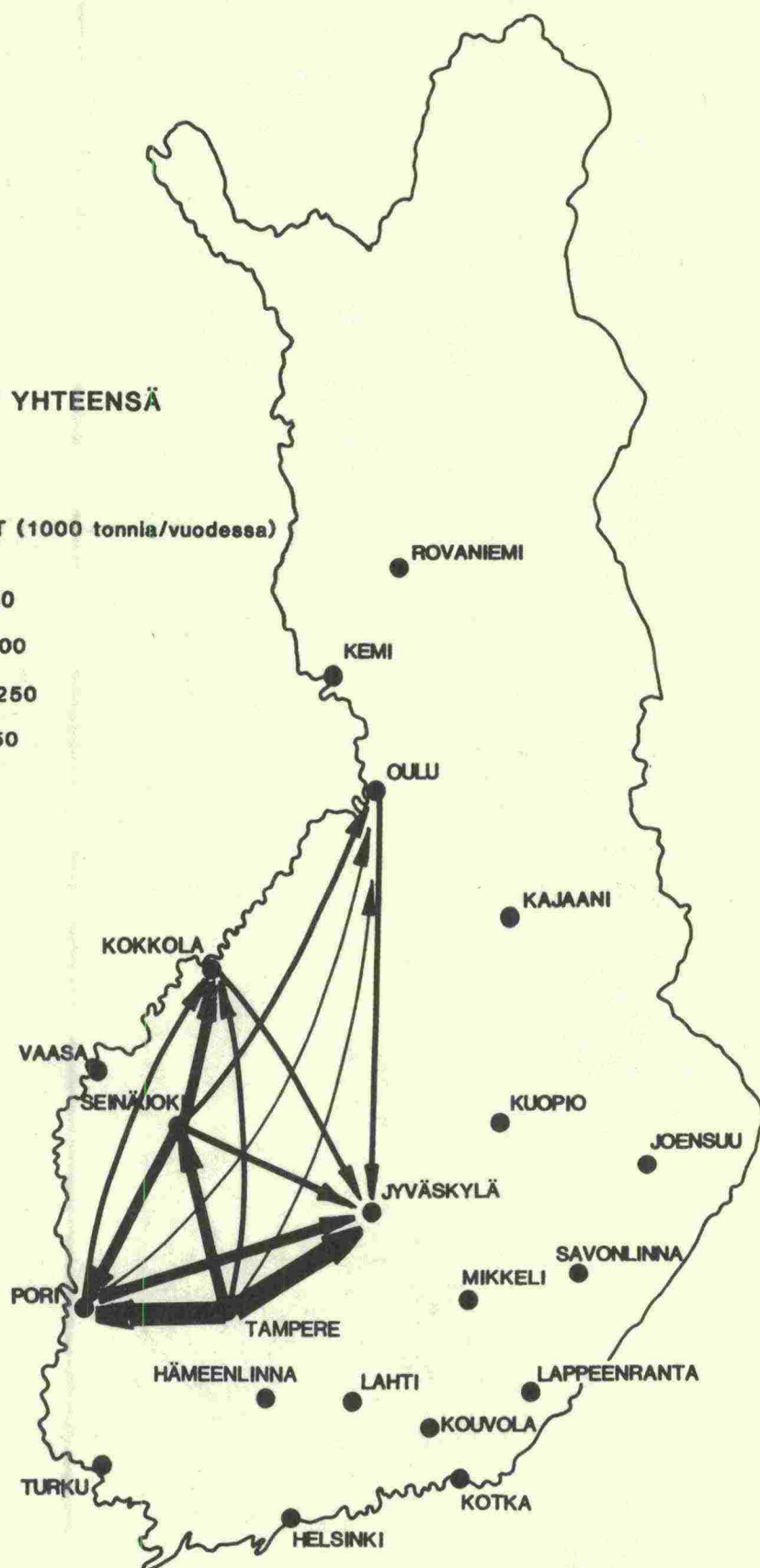
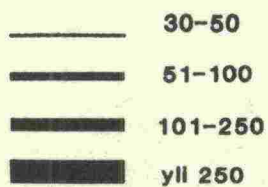
LÄHDE:
VALTAKUNNALLINEN LIIKENNETUTKIMUS 1981

**SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986**

VIATEK OY

TAVARALAJIT YHTEENSÄ

KULJETUSVIRRRAT (1000 tonnia/vuodessa)



KUVA 17b ERÄIDEN ALUEIDEN VÄLISET
KULJETUSVIRRRAT VUONNA 1981
SUOMENSELÄLLÄ

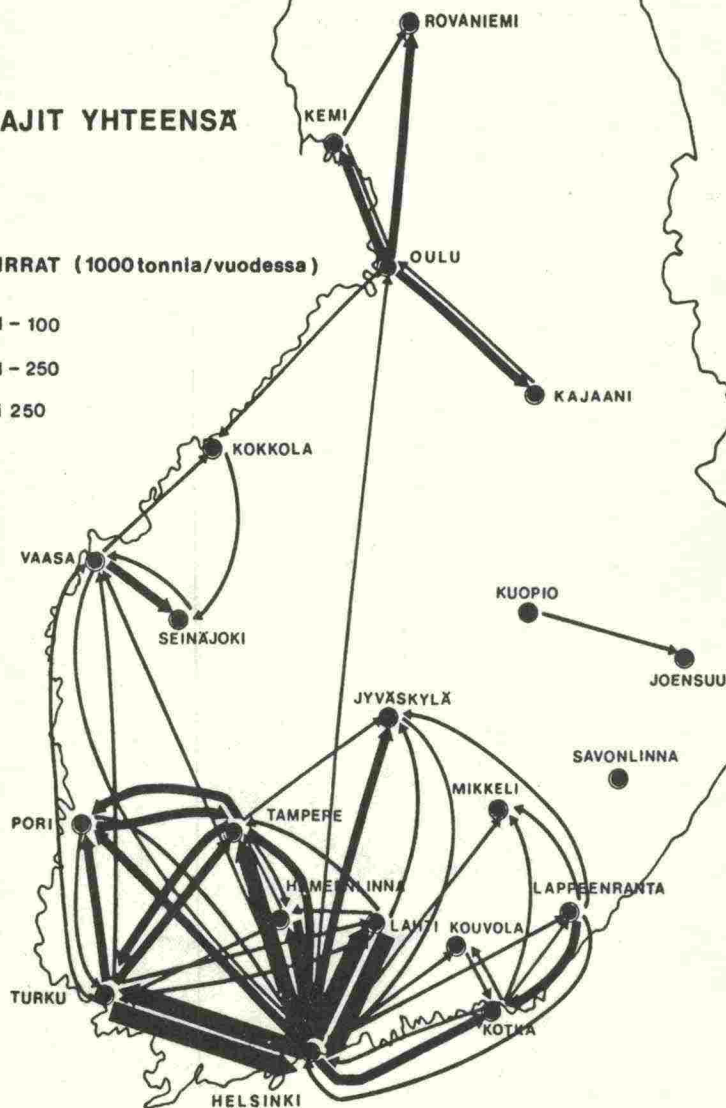
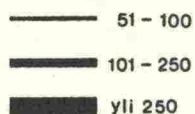
LÄHDE:
VALTAKUNNALLINEN LIIKENNEVIRTATUTKIMUS 1981

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

☒ VIATEK OY

TAVARALAJIT YHTEENSÄ

KULJETUSVIRRAT (1000 tonnia/vuodessa)



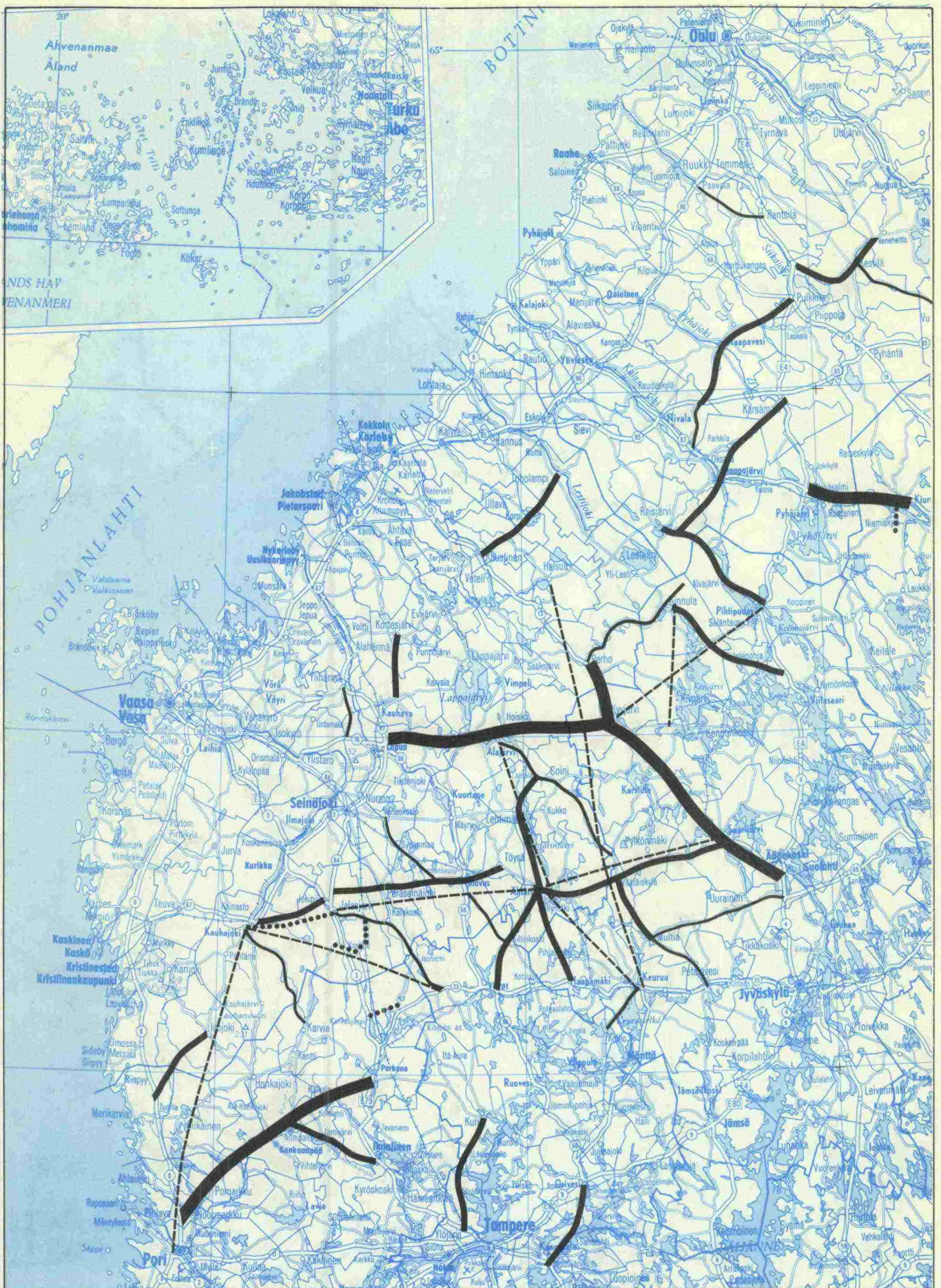
KUVA 18 MERKITTÄVIMMÄT KAUPUNKIEN VÄLISET
 KULJETUSVIRRAT VUONNA 1981

LÄHDE:
 VALTAKUNNALLINEN LIIKENNETUTKIMUS 1981

SUOMENSELÄN
 TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY



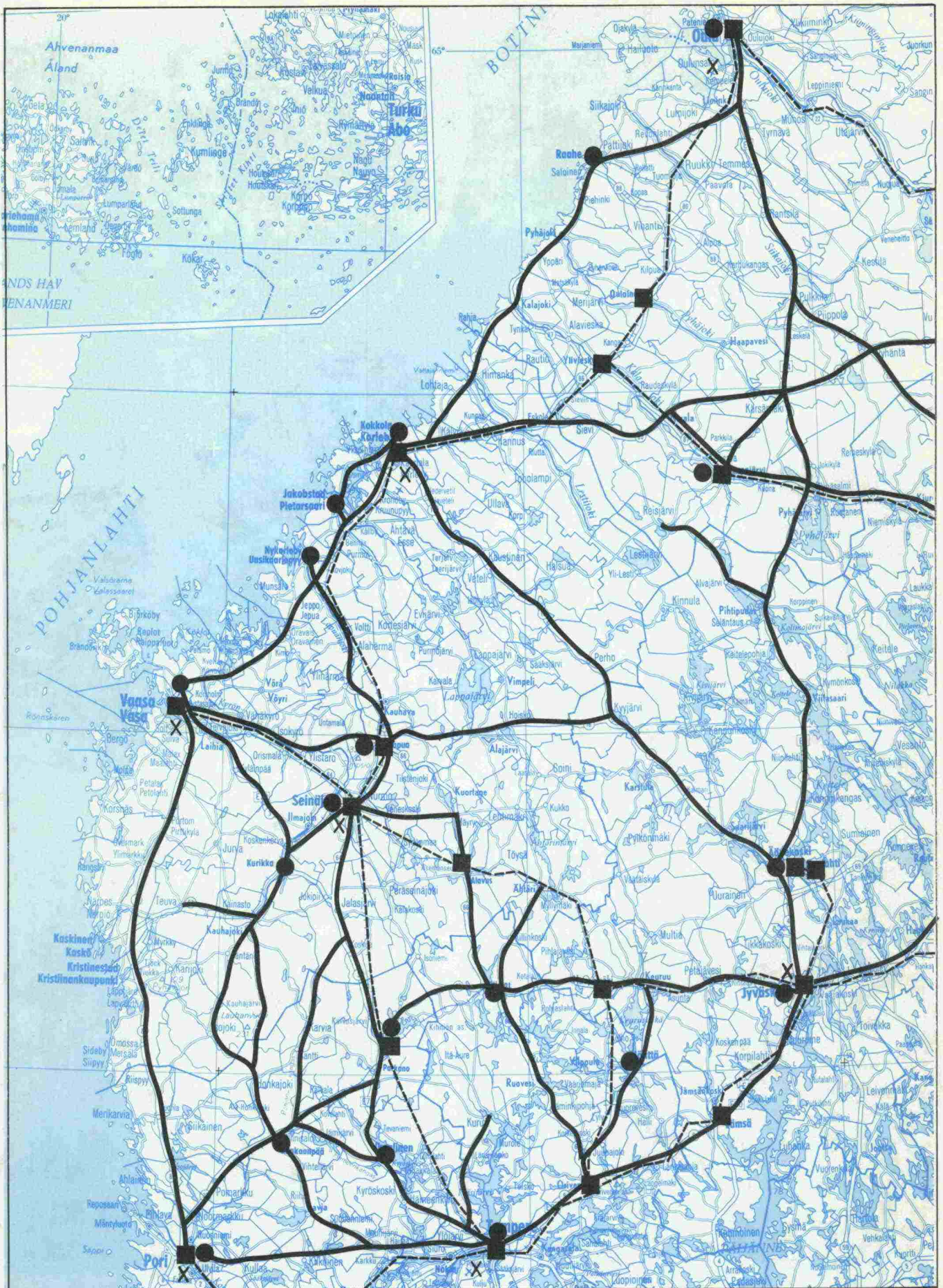
KUVA 19 PUUTTEELLISET TIEOSAT YRITYSKYSELYN MUKAAN

- VALTA - TAI KANTATIE
- SEUDULLINEN TIE
- - -** KOKOOJATIE
-** YHDYSTIE
- - - -** TOIVOTTU YHTEYS

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



KUVA 20 LINJA-AUTOLIIKENNE, RAUTATIELIIKENNE
JA LENTOLIIKENNE

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSelvitys

TVH 1986

VVIATEK OY

4.

TVL:N TIENPIDON TOIMENPIDEOHJELMA

Tie- ja vesirakennuslaitoksessa laaditaan vuosittain kuusi seuraavaa toimenpidevuotta kattava tienpidon toimenpideohjelma, jossa kaikki merkittävät (kustannusarvio vähintään 3 Mmk) tieinvestoinnit esitetään nimettyinä hankkeittain. Nimettyjen kohteiden lisäksi tiestöllä voidaan toteuttaa ns. "könttärähoin" pienehköjä tienparannushankkeita sekä tiemestaripiirin varatyökohteina lähinnä vähäliikenteisten teiden kunnostusta.

Syksyllä 1985 laaditun vuoteen 1991 ulottuvan toimenpideohjelman mukaiset tieinvestoinnit Suomenselän alueella ovat taulukon 8 mukaiset. Numerointi viittaa kuvassa 21 esitettyyn karttaan. Tarkastelu ei kata yhdysteitä eikä kevyen liikenteen hankkeita.

Tieluokkasarakkeeseen merkitty (*) = liittyy lähemmin tarkasteltaviin tiesuuntiin.

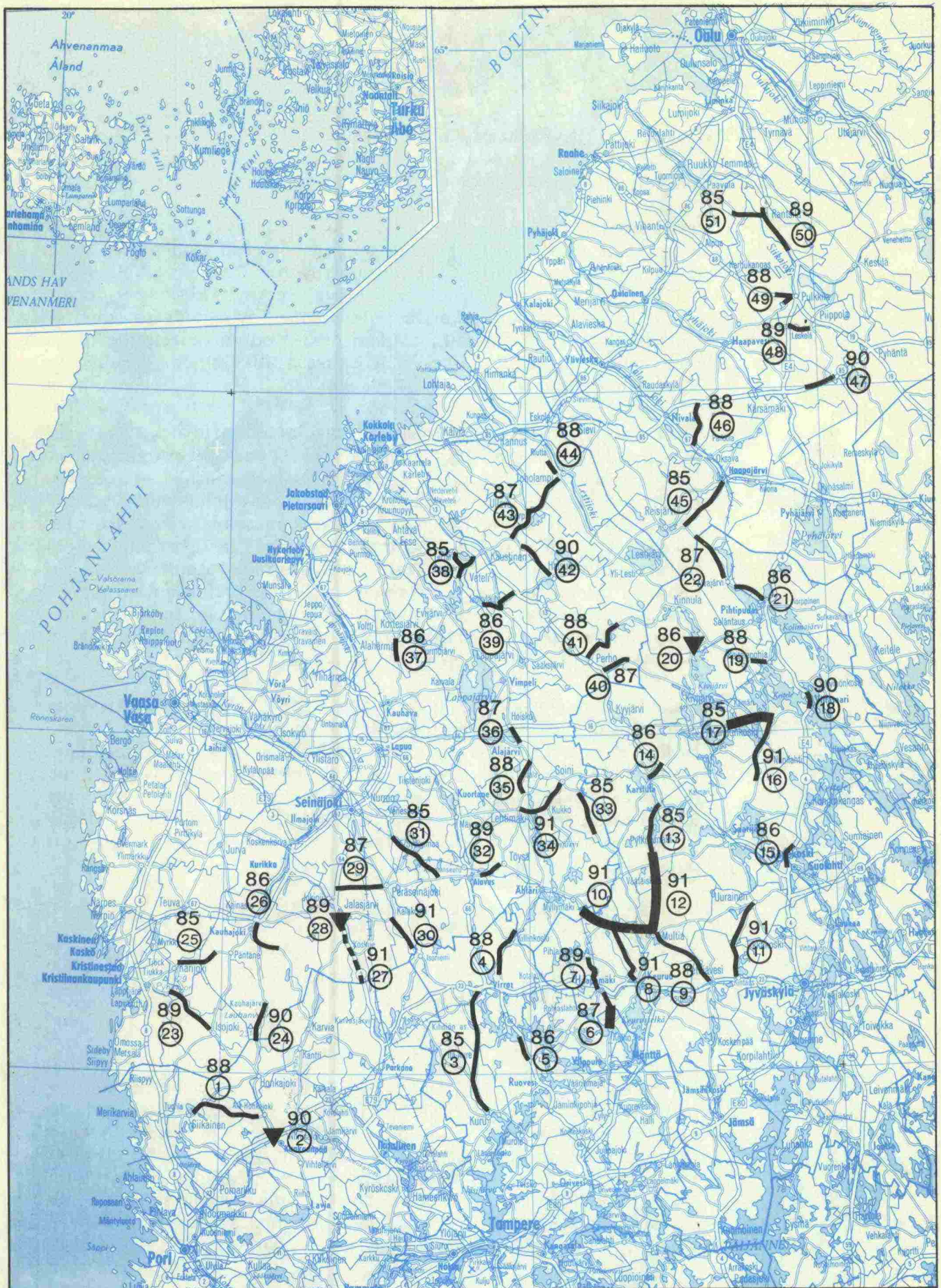
Toimenpideryhmät:

R	=	uuden tien rakentaminen
RET	=	eritasoliittymän rakentaminen
SPSR	=	soratien suuntauksen parantaminen
SPÖS	=	öljysoratien suuntauksen parantaminen
RPSR	=	soratien rakenteen parantaminen
RPÖS	=	öljysoratien rakenteen parantaminen
RPKP	=	kestopäällystetyn tien rakenteen parantaminen
LOSI	=	lossin korvaaminen sillalla
JÄRJ	=	useista toimenpiteistä koostuva liikenneympäristön saneeraus

Taulukko 8.

TVL:n tienpidon toimenpideohjelma vuosille
1986-1991

	Nro	Tienumero, väli	Tie- luokka	Toimen- pide	km	Mmk (tr 155)	Ajoitus
TURUN PIIRI	1.	Mt 270 ja 2703, Siikainen - Alahonkajoki	KO	RPSR	20	13,5	88-91
	2.	Vt 23/mt 271, Kankaanpää	VT	RET	-	15,0	90-91
HÄMEEN PIIRI	3.	Mt 335, Kuru - Virrat	KO *	RPSR	42	44,4	85-88
	4.	Mt 349, Virrat - Killinkoski - Vaasan läänin raja	SE *	SPÖS	18	25,5	88-90
	5.	Kt 66, Mustajärvi - Visuvesi	KT	SPÖS	9	8,9	86-87
	6.	Mt -, Kolho - Haapamäki	KO	R	8	6,6	87-88
KESKI- SUOMEN PIIRI	6.	Mt -, Kolho - Haapamäki	KO	R	3	4,1	87-88
	7.	Mt 6007, vt 23 - Pihlajaveden as.	KO	RPSR	14	7,9	89-90
	8.	Mt 621, Keuruu - Liesjärvi	SE	SPSR	22	25,0	91-93
	9.	Vt - (Mt 624), Petäjävesi - Multia	VT	SPSR	25	50,0	88-91
	10.	Vt-, Multia - läänin raja	VT	R	30	80,0	91-95
	11.	Mt 625, Kintaus - Uurainen	KO	RPSR	23	26,0	91-93
	12.	Mt -, Multia - Pylkönmäki	SE *	R	28	34,3	91-93
	13.	Mt 636, Pylkönmäki - Karstulan raja	SE *	RPSR	14	8,3	85-87
	14.	Mt 634, Karstula - Humpi (vt 13)	SE *	R	4	7,2	87-88
	15.	Vt 4, Äänekoski	VT	SPKP	6	12,9	86, 90-91
	16.	Mt 651, Riihipelto - Kumpu	KO	RPSR	17	17,0	91-93
	17.	Kt -, Hilmonlahti - Huopananlahti ("Sininen tie")	KT	R	15	32,0	82-86
	18.	Vt 4, Viitasaari	VT	JÄRJ	3	6,2	90-91
	19.	Mt 759, Keitelepuhja	SE	SPÖS	5	3,4	88-89
	20.	Mt 6541, Saarensalmen silta	KO	LOSI	-	7,3	86-87
	21.	Mt 760, Pihtipudas - Alvajärvi	SE	SPÖS	12	10,9	86-87
	22.	Mt 760, Alvajärvi - Oulun läänin raja	SE	SPÖS	18	15,2	87-89
VAASAN PIIRI	23.	Mt 664, Isojoki - Dagsmark	SE	RPÖS	28	24,0	89-91
	24.	Mt 669, Kauhajärvi - Turun läänin raja	SE *	RPÖS	13	10,3	90-91
	25.	Mt 663, Karijoki - Pöntäne	KO *	RPSR	12	9,0	85-86
	26.	Mt 670, Nummikangas - Rahikka	KO	RPSR	6	3,2	86-87
	27.	Vt 3, Jalasjärvi - Turun läänin raja	VT	JÄRJ	20	12,0	91-93
	28.	Vt 3, Jalasjärvi	VT	RET	-	14,0	89-90
	29.	Mt 672, Kulma - Peräseinäjoki	SE	SPÖS	17	21,3	87-89
	30.	Mt 694, Kalakoski - Hämeen läänin raja	KO	RPÖS	15	14,0	91-92
	31.	Mt 6961, Putula - Koura	KO, VT	RPSR	19	16,9	85-87
	32.	Mt 705, Alavus - Töysä	KO	SPÖS	8	17,6	89-91
	33.	Mt 714, Iironranta - Ulpasuo	KO *	RPSR	10	6,3	85-86
	34.	Mt 697, Lehtimäki - Soini	SE *	SPÖS	20	16,5	91-93
	35.	Mt 706, Keskiylä - Viranperä	SE *	RPÖS	13	6,8	88-89
	36.	Mt 714, Hoisko - Levijoki	KO *	SPSR	8	4,9	87-88
	37.	Mt 740, Ylikylä - Kukkola	SE *	SPÖS	4	3,4	86-87
	38.	Mt 740, Evijärven raja - Kortjärvi	SE *	SPÖS	18	15,2	85-87
		Mt 743, Högnabba - Teerijärvi	KO	RPÖS			
KESKI- POHJAN- MAAN PIIRI	39.	Mt 744 ja 751, Sillanpää - Evijärven raja	KO *	SPSR	15	10,0	86-88
	40.	Mt 652, Möttönen - Kuusjärvi	KO	RPSR	11	9,8	87-88
	41.	Mt 752, Perho - Salamajärvi	KO *	SPSR	20	15,0	88-90
	42.	Mt 7511, Halsua - Köykäjoki	KO	RPSR	12	7,8	90-91
	43.	Mt 740, Känsäkangas - Toholampi	SE *	SPSR	30	22,8	87-89
	44.	Mt 759, Tiilikkala - Määttälä	SE	RPÖS	11	6,5	88-89
	45.	Mt 7621, Köyhänperä - Haapajärvi	SE *	SPÖS	21	17,4	85-87
	46.	Mt 793, Karvoskylä - Maliskylä	KO	RPSR	17	14,8	88-90
	47.	Kt 85, Puusaari - Pyhännän raja	KT	RPSR	15	11,3	90-91
OULUN PIIRI	48.	Mt 801, Leskelä - Tuomaala	KO *	RPÖS	8	5,7	89-90
	49.	Kt 88, Pulkila Launonen	KT	RPÖS	5	7,0	88-89
	50.	Vt 4, Hyttikoski - Rantsila	VT	RPKP	12	26,0	89-92
	51.	Mt 807, Rantsila - Paavola	SE	RPÖS	26	18,4	85-87



KUVA 21 TVL:N TOIMENPIDEOHJELMAN 1985-1991
TIEINVESTOINTIEN KOHTEET

- 23 HANKKEEN NUMERO
89 HANKKEEN ALOITUSAJANKOHTA

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

5. VAIHTOEHTOJA SUOMENSELÄN TIEVERKON KEHITTÄMISEKSI

5.1 Yleistä tarkastelujen lähtökohdista

Suomenselän keskiosassa on valta- ja kantatieverkossa poikkeuksellisen suuri aukko, josta etenkin pohjois-eteläsuuntainen tai lounaiskoillisuuntainen päätie näyttää puuttuvan. Puute on sikäli ymmärrettävä, että alueelta puuttuvat myös ylemmät keskuksat ja muut merkittävästi pitkämatkaista liikennettä synnyttävät toiminnot. Uusia valta- tai kantateitä tullaan nykyisten suunnitelmien mukaan muodostamaan lähinnä itä-länsisuunnassa (Jyväskylä - Seinäjoki - Vaasa ja Kuopio - Viitasaari - Vaasa).

TVH on pyrkinyt paikkaamaan valta- ja kantatieverkon harvuutta ottamalla seudullisten teiden vuoden 1990 tavoiteverkossa normaalia korostetummin huomioon selkeiden pitkien jaksojen muodostumisen toissijaisiinkin liikennetarvesuuntiin. Myös johdannossa mainittu valtioneuvoston Suomenselän tieverkon kehittämistä koskeva päätös tukee tätä toimintalinjaa. Suomenselän alueella uskotaan kuitenkin lujasti nimenomaan pohjois-eteläsuuntaisten kantateiden piristysruiskevaikutukseen kuntien elinkeinoelämälle. Eri tiesuuntien perusteluissa painotetaan usein, ettei ratkaisuja saa tehdä nykyisten liikennemäärien tai -virtojen pohjalta, vaan keskeisenä ratkaisuperusteena olisi pidettävä aluepolitiikkaa.

Kaikkia Suomenselän tieverkon kehittämishankkeita ei kirjelmissä tai julkisuudessa ole ajettu Suomenselkä-käsitteeseen vedoten, eikä tarkasteltavia tiesuuntia haluta tässäkin selvityksessä rajata käytetyn nimikkeen mukaan. Objektiivisuuteen pyrkivässä suunnitelmassa ei tarkastelualueen riittävästä laajuudesta pitäisi olla milläkään osa-alueelle haittaa, vaan näin päinvastoin edistetään tietoista ja toteutuskelpoista päätöksentekoa. Vain ns. taktiset syyt voivat puoltaa ahtaita aluerajauksia.

Suomenselkä jakaantuu tieverkkokysymysten kannalta kolmeen toisistaan riippumattomaan osaan:

- keskiosa ("varsinainen Suomenselkä")
- lounaisosa (Suupohja)
- pohjoisosa

Kukin esille otettu tiesuunta on esitetty 1:200 000 mittakaavaisilla karttalehdillä (liite 7), joissa on esitetty linjauksen lisäksi myös nykyisen tien tieosakohtaiset perustiedot sekä seudulliseksi ja kantatieksi parantamisen vaatimat toimenpiteet ja niiden vaatimat rakentamisen yksikkökustannukset (milj.m/km). Kutakin tiesuuntaa tarkastellaan lisäksi aluerakenteen, väestömäärän, tuotantotoiminnan, matkailun, tieverkon rakenteen ja maakuntakeskusten välisen yhdistävyyden kannalta. Varsinaista liikennetaloudellista kannattavuusarviota ei tässä vaiheessa pyritä tekemään.

5.2

Suomenselän keskiosa

Runsaimmin ja keskenään ristiriitaisimmin on tiesuuntaehdotuksia tehty Suomenselän keskiosalle. Tiesuunnilla on neljä eteläistä päätepistevaihtoehtoa:

- Kauhava
- Alavus
- Virrat
- Keuruu

Pohjoisia päätepistevaihtoehtoja on kaksi:

- Kaustinen (sekä jatke edelleen Ylivieskaan)
- Reisjärvi (sekä jatke edelleen Käsämsäelle)

Eteläisten ja pohjoisten päätepistevaihtoehtojen välille on eri yhteyksissä kannatettu kaikkien kahdeksan mahdollisen yhteyssuunnan kehittämistä. Jäljempänä käytetty suuntavaihtoehtojen numerointi ja niiden jatkeet päätieverkossa on esitetty kaaviomaisesti kuvassa 22.

5.2.1

TIESUUNTA 1 (Kauhava - Kaustinen - Ylivieska)

(kuva 23)

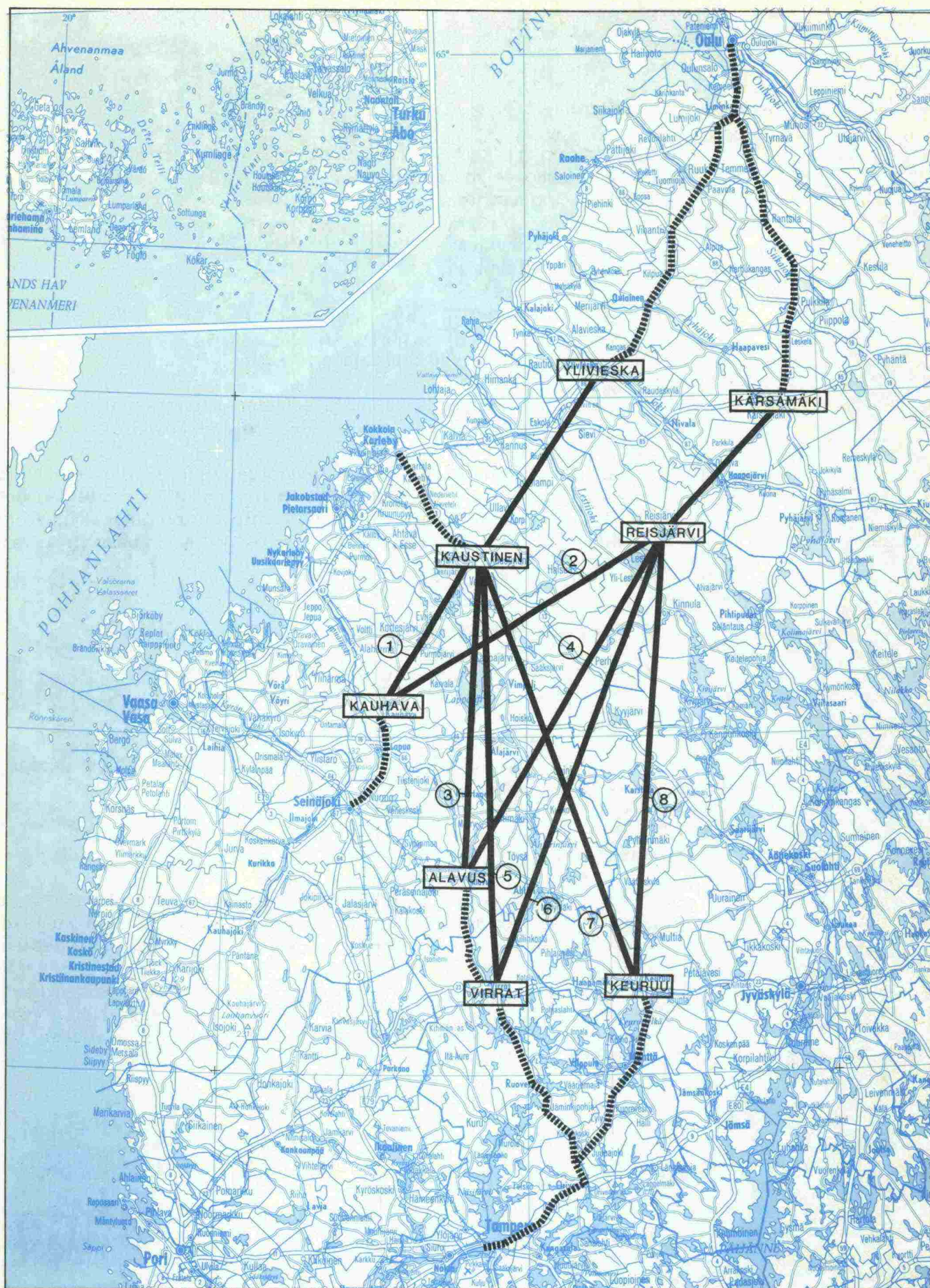
REITTI

Kauhava - Kortesjärvi - Evijärvi - Kaustinen - Ullava (Korpi) - Toholampi - Sievi - Ylivieska

Aluerakenne

Ehdotettu linja yhdistäisi toisiinsa ainoastaan kuntakeskuksia alkaen ja päättyen kaupunkikeskukseen. Suuntautumista ylempiin kuntakeskuksiin se tukee väleillä Kauhava - Evijärvi ja Sievi - Ylivieska.

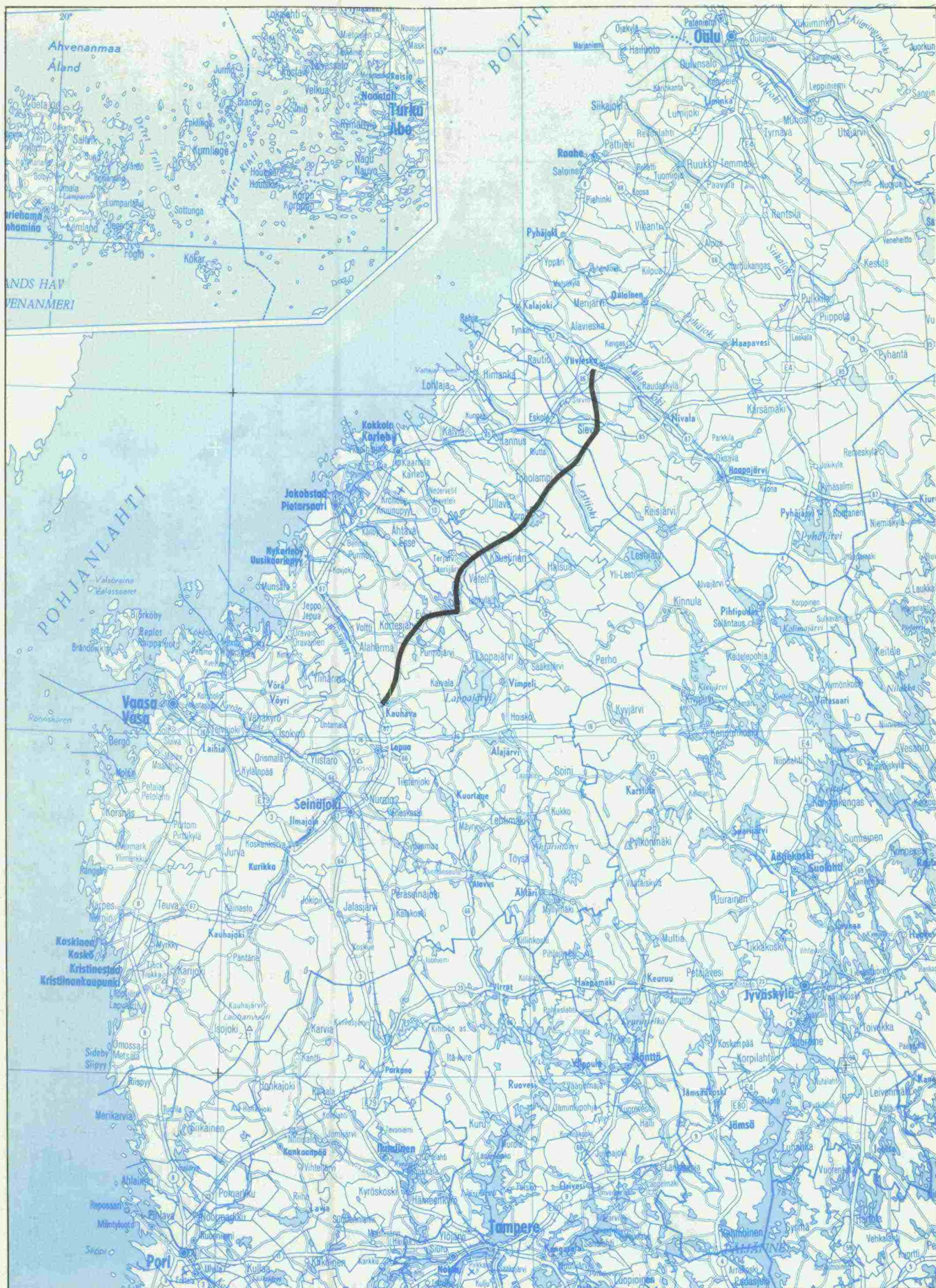
Seuraavassa taulukossa 9. on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tieyhteys kulkee, niiden keskusluokat, sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokan mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.



KUVA 22 SUOMENSELÄN KESKIOSAN PERIAATTEELLISET
TIESUUNTAVAIHTOEHDOT

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

VIATEK OY



KUVA 23 TIESUUNTA 1
KAUHAVA-KAUSTINEN-YLVIESKA

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

 VIATEK OY

Taulukko 9.

Tiesuunnan 1 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Kauhava - Korttesjärvi (D3 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Korttesjärvi - Evi-järvi (E3 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Evi-järvi - Kaustinen (E2 - E1)	kokoojatie	seudullinen tie
Kaustinen - Toholampi (E1 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Toholampi - Sievi (E2 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Sievi - Ylivieska (E2 - D2)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää ko. keskusten väliset yhteystarpeet.

Väestö

Ehdotettu linja sijaitsee pääasiassa melko harvaan asutulla seudulla.

Tielinjan yhdistämien taajamien (F1 ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on n. 17.500 asukasta.

Tuotantolaitokset

Suurimmat tuotantolaitokset sijaitsevat Kauhavalla, Korttesjärvellä, Kaustisilla, Toholammilla ja Sievissä. Niiden kuljetukset suuntautuvat pääasiassa lähiseudulle, osittain myös Uudellemaalle, Satakuntaan ja Lahteen.

Matkailu

Ehdotettu linja ei seuraa olemassaolevia tai suunniteltuja matkailureittejä. Ainoa potentiaalinen matkailukeskus on Kaustinen, jonne yhteydet Seinäjoelta, Porista, Ylivieskasta ja Oulusta paranevat.

Vuoden 1990 tieverkko

Tarkasteltu tiesuunta on luokiteltu seudulliseksi tieksi ja se on viisi vuotta sitten numeroitu yhtenäisesti n:rolla 740.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu linja yhdistää kantatiet 67 ja 86 toisiinsa, jolloin muodostuu selkeästi jatkuva tieyhteys Seinäjoen ja Oulun välille. Sievin sijasta Eskolan kautta kulkeva linjaus muodostaisi vielä selkeämmän verkon. Toisaalta Sievin kautta muodostuu sujuvampi yhteys Nivalan ja edelleen Kainuun suuntaan. Seinäjoen ja Oulun välillä ehdotettu yhteys on noin 6 km nykyistä vt 8:aa pitkin kulkevaa päätieyhteyttä lyhyempi edellyttäen, että karttaliitteen 7 mukaiset oikaisut toteutetaan. Välille Seinäjoki - Ylivieska vastaava oikaisu on noin 22 km. Välille Tampere - Oulu linja ei tarjoa oikaisua, vaan valtatiereitti Jyväskylän kautta on noin 28 km lyhyempi.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät ovat pääasiassa 300-1000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos esitetyn linjauksen mukainen yhteys rakennetaan kantatieluokkaisena, on Toholammin keskustaan rakennettava ohikulkutie ja nykyistä tietä oikaistava Kauhavalla, Kortesjärvellä, Toholammilla ja Sievissä yhteensä noin 30 km:n matkalla. Tien suuntausta on parannettava noin 40 km:n matkalla pääasiassa välillä Kortesjärvi - Kaustinen - Korpi. Kantavuutta on parannettava yhteensä noin 70 km:n matkalla pääasiassa välillä Kaustinen - Ylivieska. Vilkkaimmin liikennöityjen tieosien öljysorapäälyste on korvattava asfalttibetonilla yhteensä 30 km:n matkalla ja tietä on levennettävä 80 km:n matkalla.

Mikäli tieyhteyden luokka säilytetään seudullisena tienä, ei uutta tietä tarvitse rakentaa. Suuntausta on paikoitellen parannettava yhteensä 25 km:n matkalla. Kantavuutta on lisättävä 105 km:n matkalla eli lähes koko tieosuudella väliä Evijärvi - Kaustinen lukuunottamatta. Vilkkaimmin liikennöidyt tieosuudet (30 km) on kestopäälystettävä ja tietä on levennettävä pääasiassa välillä Kaustinen - Toholampi yhteensä 45 km:n matkalla.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n tienpidon toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tie-suunnan 1 suuntausta suunniteltu parannettavan yhteensä noin 50 km:n matkalla mt 740:llä väleillä Ylikylä - Kukkola vuosina 1986-87, Evijärven raja - Kortjärvi vuosina 1985-87 ja Kängäskangas - Toholampi vuosina 1987-89.

Näiden hankkeiden lisäksi on TVL:n tieverkon hoito-, ylläpito- ja kehittämissuunnitelmassa vuosille 1986-2000 (THYKS 1986-2000) mukana Kortesjärven ohikulkutien rakentaminen ja mt 733:n ja pt 17898:n rakenteen ja suuntauksen parantaminen Kauhavan ja Evijärven taajamien kohdalla.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 1 parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 160 milj.mk ja seudullisena tienä noin 90 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 50 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 40 milj.mk.

Tiesuunta on ennestään luokiteltu kokonaan seudulliseksi, joten lisäkustannuksia THYKSiin nähden aiheuttaa vain kantatietasoinen ratkaisu. Tämä lisäkustannus on 70 milj.mk.

5.2.2

TIESUUNTA 2 (Kauhava - Reisjärvi - Kärsämäki)

(kuva 24)

REITTI

Kauhava - Korttesjärvi - Evijärvi - Räyrinki - Halsua - Lestijärvi - Reisjärvi - Haapajärvi - Kärsämäki

Aluerakenne

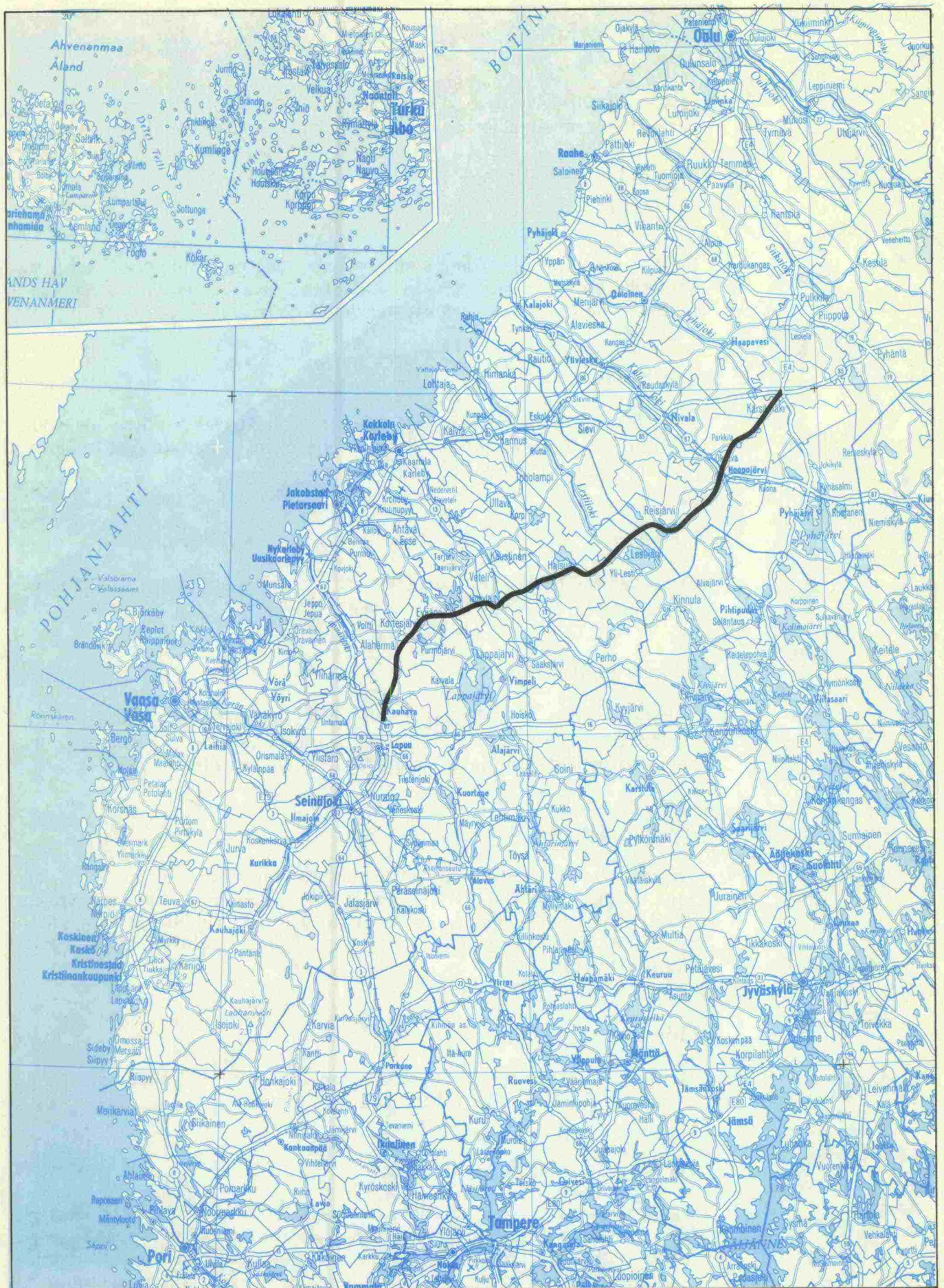
Ehdotettu linja yhdistää joitakin kuntakeskuksia toisiinsa. Suuntautumista ylempiin kuntakeskuksiin se tukee ainoastaan välillä Kauhava - Evijärvi, joka on vuoden 1990 verkossa seudullinen tie.

Seuraavassa taulukossa 10. on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu yhteys kulkee, niiden keskusluokat, sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokan mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 10.

Tiesuunnan 2 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Kauhava - Korttesjärvi (D3 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Korttesjärvi - Evijärvi (E3 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Evijärvi - Halsua (E2 - E3)	kokoojatie	kokoojatie
Halsua - Lestijärvi (E3 - F1)	kokoojatie	kokoojatie
Lestijärvi - Reisjärvi (F1 - E2)	kokoojatie	kokoojatie
Reisjärvi - Haapajärvi (E3 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Haapajärvi - Kärsämäki (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie



KUVA 24 TIESUUNTA 2
KAUHAVA-REISJÄRVI-KÄRSÄMÄKI

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

 VIATEK OY

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää esitetyt ko. keskusten väliset yhteystarpeet lukuunottamatta Haapajärvi - Kärsämäki -tieosuutta, jonka Haapajärvi - Oulu yhteystarpeen mukaisesti voidaan edellyttää olevan kantatietä.

Väestö

Ehdotettu linja sijaitsee varsin harvaan asutulla alueella. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskuskeskukset) yhteenlaskettu asukasmäärä on noin 12.700 asukasta.

Tuotantolaitokset

Alueella olevat merkittävimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Kauhavalla ja Kortesjärvellä. Niiden kuljetukset suuntautuvat pääosin Pohjanmaalle ja Etelä-Suomeen.

Matkailu

Esitetty vaihtoehto ei sanottavasti edistä matkailua. Alueella ei ole matkailureittejä tai matkailukeskuksia.

Vuoden 1990 verkko

Ehdotettu linja on vuoden 1990 verkossa seudullista tietä välillä Kauhava - Evijärvi, kokoojatietä välillä Evijärvi - Reisjärvi ja edelleen seudullista tietä Reisjärveltä Kärsämäelle.

Asema päätieverkossa

Tarkasteltu tiesuunta ei täydennä päätieverkkoa siten, että se voisi välittää merkittäviä tiejakson läpi kulkevia liikennevirtoja. Välillä Seinäjoki - Kajaani se on noin 4 km tiesuuntaa 1 lyhyempi, mutta tällaista liikennettä on erittäin vähän ja sille on myös muita vaihtoehtoisia reittejä.

Liikenne

Tielinjan nykyinen liikennemäärä on pääosin 300-1000 ajon/vrk, Evijärven ja Räyringin välillä alle 300 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Mikäli tieyhteys parannetaan kantatieksi, on nykyistä tietä oikaistava Kauhavan, Kortesjärven, Kanalan ja Parkkilan kohdalla yhteensä 30 km:n matkalla. Suuntausta on parannettava 85 km:n matkalla väleillä Kortesjärvi - Marjusaari (Halsua), Uusikangas - Reisjärvi ja Haapajärvi - Mustikkaperä. Kantavuutta on parannettava 110 km:n matkalla väleillä Kauhava - Kortesjärvi, Räyrinki - Reisjärvi, Haapajärvi - Mustikkaperä ja Jokelankylä - Kärsämäki. Lisäksi ajorata on kestopäällystettävä 95 km:n matkalla välillä Evijärvi - Haapajärvi ja sitä on levennettävä 105 km:n matkalla väleillä Kortesjärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki.

Mikäli tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on suuntausta parannettava 15 km:n matkalla mm. väleillä Kola - Korpi ja Räyrinki - Sillanpää. Tien kantavuutta on parannettava 140 km:n matkalla eli lähes koko tieyhteydellä Reisjärvi - Haapajärvi -väliä lukuunottamatta. Tietä on levennettävä 50 km:n matkalla väleillä Halsua - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki ja päällyste on uusittava 15 km:n matkalla välillä Räyrinki - Sillanpää.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n tienpidon toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tiesuunnan 2 suuntausta suunniteltu parannettavan mt 740:llä välillä Ylikylä - Kiikkala (4 km) vuosina 1986-87, mt 744:llä välillä Sillanpää - Evijärven raja (15 km) vuosina 1986-88 ja mt 7621:llä välillä Köyhänperä - Haapajärvi (21 km) vuosina 1985-87.

THYKS:issä vuosille 1986-2000 on näiden hankkeiden lisäksi esitetty nimettyinä hankkeina Korttesjärven ohikulkutien rakentaminen ja tien rakenteen ja suuntauksen parantaminen Kauhavan ja Evijärven taajamissa.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 2 parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 155 milj.mk ja seudullisena tienä noin 85 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 45 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 10 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 30 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 100 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.3

TIESUUNTA 3 (Alavus - Kaustinen (- Kokkola/Ylivieska))

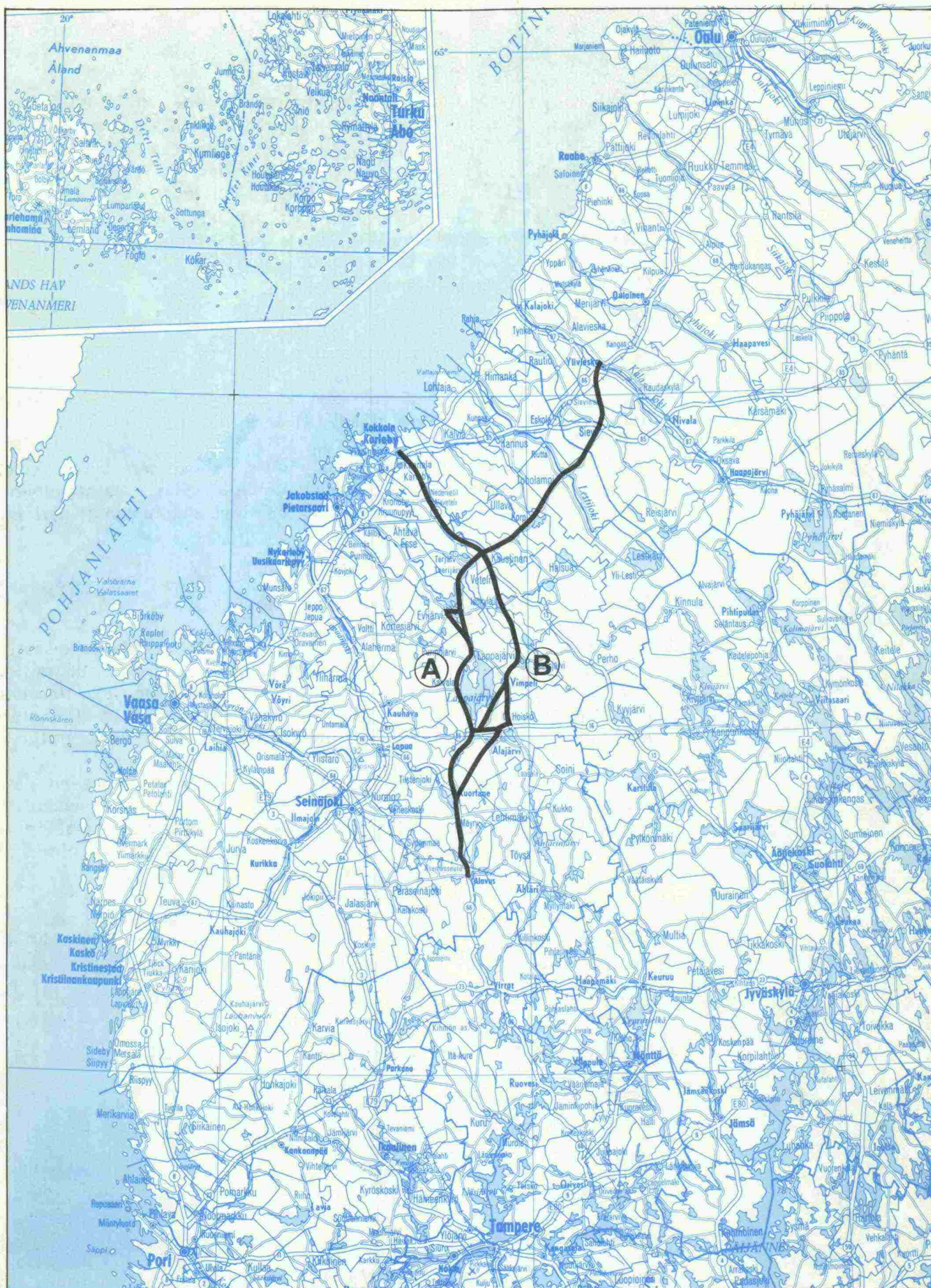
REITTI 3A (kuva 25)

Alavus - Kuortane - Kurejoki - Lappajärvi - Evijärvi - Kaustinen - Toholampi - Sievi - Ylivieska

Aluerakenne

Ehdotettu linja yhdistää pääasiassa kuntakeskuksia toisiinsa.

Seuraavassa taulukossa 11 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu yhteys kulkee, niiden keskusluokat sekä nykyisen tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.



KUVA 25 TIESUUNTA 3
ALAVUS-KAUSTINEN-YLIVIESKA

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Taulukko 11.

Tiesuunnan 3A yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Alavus - Kuortane (D3 - E2)	seudullinen tie	kantatie
Kuortane - Lappajärvi (E2 - E1)	kokoojatie	seudullinen tie
Lappajärvi - Evijärvi (E1 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Evijärvi - Kaustinen (E2 - E1)	kokoojatie	seudullinen tie
Kaustinen - Toholampi (E1 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Toholampi - Sievi (E2 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Sievi - Ylivieska (E2 - D2)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää esitetyt ko. keskusten väliset yhteystarpeet.

Väestö

Tarkasteltava tiesuunta sijaitsee pääasiassa melko harvaan asutulla alueella. Sen yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 16.700 asukasta.

Tuotantolaitokset

Merkittävimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Kuortaneella, Kaustisilla, Toholammella ja Sievissä. Niiden kuljetukset suuntautuvat pääasiassa Etelä-Pohjanmaalle n. 150 km säteellä sekä jonkin verran Satakuntaan, Tampereen talousalueelle ja Uudellemaalle.

Matkailu

Tarkasteltavan tieyhteyden varrella sijaitsevat muun muassa Kaustisten ja Kuortaneen matkailukeskukset, joiden saavutettavuus paranee erityisesti Ylivieskan ja Oulun suunnasta.

Vuoden 1990 tieverkko

Tarkasteltava tiesuunta on vuoden 1990 tieverkossa seudullista tietä.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu linja muodostaa jatkeen kantatielle 66 ja yhdistyy Kaus-tisilla valtatiehen 13 (Kokkola) sekä jatkuu suuntavaihtoehdon 1 mukaisesti Ylivieskaan kantatielle 86, jolloin muodostuu selkeästi jatkuva päätieyhteys Suomenselän halki Orivedeltä Ouluun.

Välillä Tampere - Oulu yhteys on noin 15 km pidempi kuin nykyi-nen valtatieyhteys Jyväskylän kautta. Mikäli Evijärven oikaisu toteutetaan, ero alenee 10 km:in. Mikäli Tampereen ja Virtojen välistä tieyhteyttä kehitetään Kurun kautta, muodostuu tämä noin 5 - 10 km lyhyemmäksi kuin nykyinen Jyväskylän kautta kulkeva reitti. Samalla muodostuu myös välille Tampere - Kokkola noin 15 km nykyistä Seinäjoen kautta kulkevaa reittiä lyhyempi yhteys.

Liikenne

Tiesuunnan nykyinen liikenne on pääasiassa 300-1000 ajon/vrk. Lappajärven kohdalla liikennettä on 1000-3000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Kurejoen kohdalla tietä on oikaistava 2 km:n matkalla tulevan yhteyden luokasta riippumatta.

Jos tieyhteys parannetaan kantatieksi, on tietä oikaistava myös Lappajärven, Evijärven, Toholammin ja Sievin kohdalla yhteensä 33 km:n matkalla. Tien suuntausta on parannettava 60 km:n matkalla väleillä Kuortane - Kurejoki, Ylipää - Tarvola, Ina - Kausti-nen ja Kola - Korpi. Kantavuutta on paikoitellen parannettava yhteensä 30 km:n matkalla välillä Kaustinen - Ylivieska. Tietä on levennettävä 75 km:n matkalla väleillä Kurejoki - Ylipää ja Evi-järvi - Sievi ja päällyste uusittava 40 km:n matkalla väleillä Karvola - Lappajärvi, Kaustinen - Kola ja Lahdenperä - Ylivieska.

Jos tieyhteys toteutetaanseudullisena tienä, on suuntausta paran-nettava 30 km:n matkalla väleillä Ylipää - Lappajärvi ja Kola - Korpi. Tien kantavuutta on parannettava 70 km:n matkalla välillä Kaustinen - Ylivieska. Päällyste on uusittava 30 km:n matkalla väleillä Karvola - Lappajärvi ja Sievi - Ylivieska. Tietä on leven-nettävä 60 km:n matkalla väleillä Ina - Högnabba ja Kaustinen - Ylivieska.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n tienpidon toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tie-suunnan 3A suuntausta suunniteltu parannettavan mt 740:llä välillä Evijärven raja - Kortjärvi (18 km) vuosina 1985-87 ja välillä Kän-säkangas - Toholampi (30 km) vuosina 1987-89.

THYKS:issä vuosille 1986-2000 on edellä mainittujen hankkeiden lisäksi esitetty nimettyinä hankkeina Kurejoella mt 711:llä uuden tien rakentaminen 2,1 km) välille Porsbacka - Laitila, eritasoliittymien rakentaminen Toholammille ja Ylivieskan Kaisaniemen liittymään sekä tien suuntauksen ja rakenteen parantaminen pt 17898:lla Evijärven keskustassa.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 3A parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 190 milj.mk ja seudullisena tienä noin 85 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 35 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 50 milj.mk.

Tiesuunta on ennestään luokiteltu kokonaan seudulliseksi, joten lisäkustannuksia THYKSiin nähden aiheuttaa vain kantatietasoinen ratkaisu. Tämä lisäkustannus on 105 milj.mk.

REITTI 3B (kuva 25)

Alavus - Kuortane - Alajärvi - Vimpeli - Veteli - Kaustinen
Välillä Kuortane - Vimpeli tiesuunnalla 3B on kolme vaihtoehtoa:

- | | |
|---|---|
| 1 | Kuortane - pt 17519 - Alajärvi - vt 16 - mt 742 - Vimpeli |
| 2 | Kuortane - mt 711 - Kurejoki - vt 16 - mt 742 - Vimpeli |
| 3 | Kuortane - mt 711 - Kurejoki - vt 16 - mt 7421 - Vimpeli |

Seuraavissa kappaleissa on tarkasteltu lähemmin vaihtoehdon 3B1 mukaista tieyhteyttä.

Aluerakenne

Reittivaihtoehdon 3B1 mukainen Suomenselkätie yhdistää pääasiassa alempiluokkaisia keskuksia (kunta- ja paikalliskeskuksia) toisiinsa.

Taulukossa 12 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tiesuunta kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 12.**Tiesuunnan 3B yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat**

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Alavus - Kuortane (D3 - E2)	seudullinen tie	kantatie
Kuortane - Alajärvi (E2 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie B2 yhdistie B1
Alajärvi - Vimpeli (D3 - E3)	seudullinen tie	kokoojatie
Vimpeli - Veteli (E2 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Veteli - Kaustinen (E2 - E1)	kokoojatie	valtatie
Kaustinen - Toholampi (E1 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Toholampi - Sievi (E2 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Sievi - Ylivieska (E2 - D2)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää esitetyt keskusten väliset yhteystarpeet.

Väestö

Tielinja sijaitsee pääasiassa melko harvaan asutulla alueella. Sen yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 21.200 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Alavudella, Kuortaneella, Alajärvellä, Vimpelissä, Kaustisilla, Toholammilla ja Sievisä. Saapuvat kuljetukset tulevat pääosin Tampereelta, Seinäjoelta ja lähiseudun kunnista. Lähtevät kuljetukset suuntautuvat puolestaan Pohjanmaalle, Tampereelle, Poriin ja osittain Etelä-Suomeen; Helsinkiin ja Turkuun.

Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Alavudella, Kuortaneella, Alajärvellä ja Vimpelissä. Kuljetukset suuntautuvat lähes kokonaan alle 200 km säteellä Pohjanmaan alueelle sekä aivan lähikuntiin.

Matkailu

Tarkasteltava tiesuunta parantaa Virtain, Kuortaneen, Alajärven ja Kaustisten matkailukeskusten saavutettavuutta Ylivieskan ja Oulun suunnista.

Vuoden 1990 verkko

Tiesuunta on vuoden 1990 verkossa kantatietä välillä Alavus - Kuortane. Muualla se on seudullista tietä Kuortane - Alajärvi ja Vimpeli - Veteli -välejä lukuunottamatta.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu tiesuunta muodostaa suunnan 3A tapaan jatkeen Kuortaneelta Kaustisen ja edelleen Ylivieskan suuntaan kantatielle 86. Yhtä selkeää ylempiluokkaisten teiden verkkoa kuin vaihtoehdossa 3A ei kuitenkaan muodostu.

Alajärven kautta kulkevat vaihtoehdot ovat pari kilometriä pidemmät välillä Alavus - Kaustinen kuin linja 3A ilman Evijärven ja mahdollista Lappajärven oikaisua.

Liikenne

Tiesuunnan nykyinen liikennemäärä on pääasiassa 300-1000 ajon/vrk. Suurimmillaan välillä Alavus - Kuortane liikennemäärä on 1000-3000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos tieyhteys 3B1 parannetaan kantatieksi, on nykyistä tietä oikaistava Alajärven, Vimpelin, Toholammin ja Sievin kohdalla. Tien suuntausta on parannettava 50 km:n matkalla mm. väleillä Kuortane - Alajärvi, Vimpeli - Räyrinki ja Kola - Korpi. Tien kantavuutta on parannettava 100 km:n matkalla väleillä Kuortane - Alajärvi ja Kaustinen - Ylivieska. Tie on kestopäällystettävä 65 km:n matkalla väleillä Hoisko - Vimpeli, Patana - Veteli ja Lahdenperä - Ylivieska. Tietä on levennettävä 90 km:n matkalla väleillä Kuortane - Alajärvi, Vimpeli - Mustikkaharju ja Kaustinen - Sievi.

Jos tieyhteys 3B1 toteutetaan seudullisena tienä, on nykyisen tien suuntausta parannettava 45 km:n matkalla väleillä Vinni - Patana, Mustikkaharju - Veteli ja Kola - Korpi. Tien kantavuutta on parannettava 95 km:n matkalla väleillä Kuortane - Alajärvi, Patana - Mustikkaharju ja Kola - Ylivieska. Tien päällystettä on parannettava 30 km:n matkalla väleillä Hoisko - Luoma-aho, Kaustinen - Kola ja Lahdenperä - Ylivieska. Tietä on levennettävä 40 km:n matkalla väleillä Kuortane - Alajärvi, Patana - Koivumäki ja Kaustinen - Toholampi.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n tienpidon toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tiesuunnan 3B suuntausta suunniteltu parannettavan välillä Käsäkanigas - Toholampi (30 km) vuosina 1987-89.

THYKS:ssä vuosille 1986-2000 ei ole nimetty suuntaa 3B parantavia hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 3B parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 180 milj.mk ja seudullisena tienä noin 110 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 25 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 70 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 15 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 85 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.4

TIESUUNTA 4 (Alavus - Reisjärvi - Kärsämäki)

REITTI (kuva 26)

Alavus - Töysä - Lehtimäki (kko) - Soini - Kyyjärvi - Perho - Kinnula - Reisjärvi - Haapajärvi - Kärsämäki

Aluerakenne

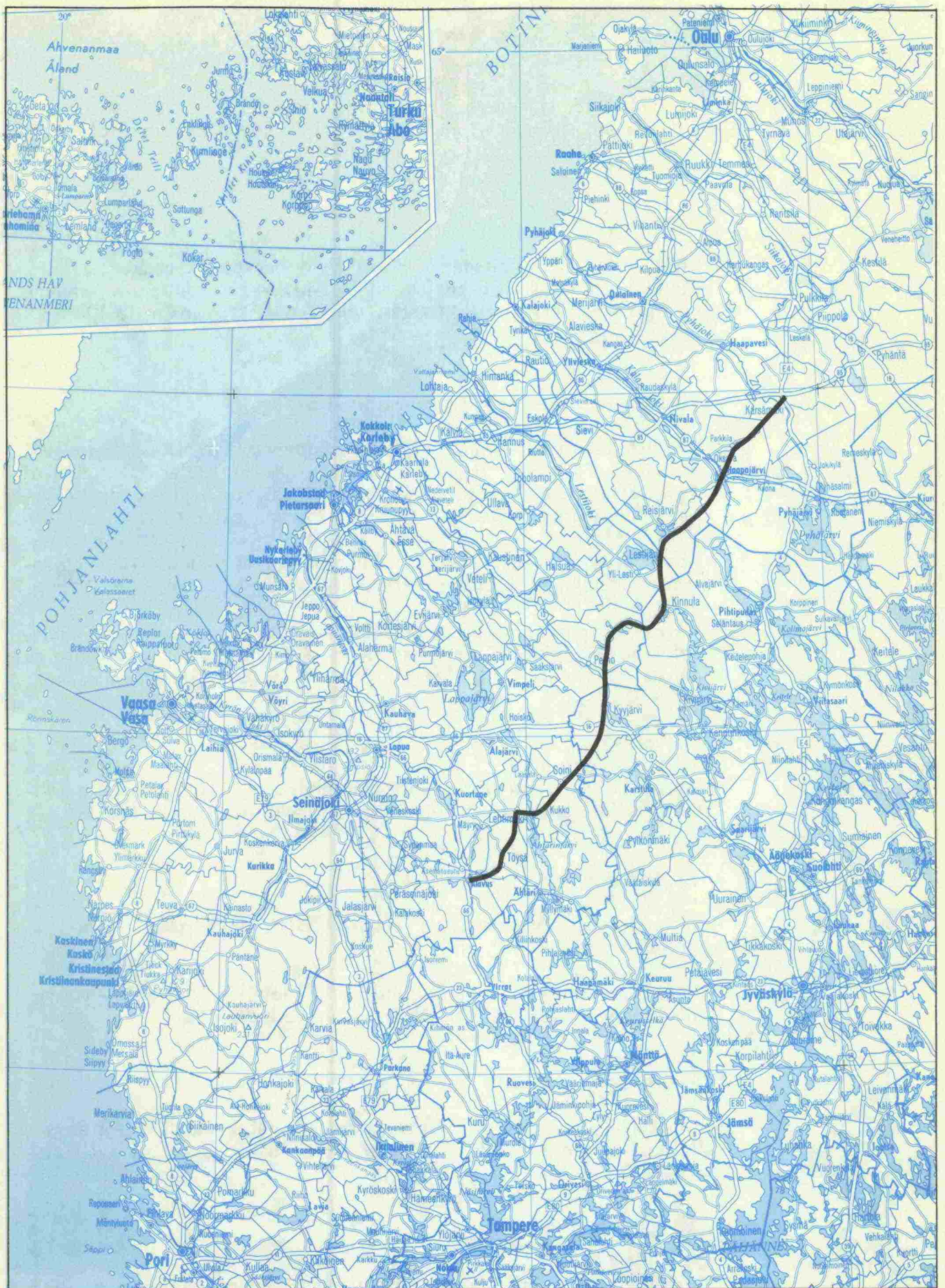
Tarkasteltava tiesuunta yhdistää pääasiassa kuntakeskuksia toisiinsa.

Seuraavassa taulukossa 13 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tiesuunta kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 13.

Tiesuunnan 4 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Alavus - Töysä (D3 - E3)	seudullinen tie	valtatie/kokoojatie
Töysä - Lehtimäki (E3 - E3)	kokoojatie	kokoojatie
Lehtimäki - Soini (E3 - E3)	kokoojatie	seudullinen tie
Soini - Kyyjärvi (E3 - F1)	kokoojatie	yhdystie
Kyyjärvi - Perho (F1 - E3)	kokoojatie	valtatie
Perho - Kinnula (E3 - E3)	kokoojatie	kokoojatie
Kinnula - Reisjärvi (E3 - E2)	kokoojatie	yhdystie
Reisjärvi - Haapajärvi (E2 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Haapajärvi - Kärsämäki (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie



KUVA 26 VAIHTOEHTO 4
ALAVUS- REISJÄRVI- KÄRSÄMÄKI

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSelvitys

TVH 1986

 VIATEK OY

Vuoden 1990 tieverkko ei täytä ko. keskusten välistä yhteystarvetta Soini - Kyyjärvi, Kinnula - Reisjärvi ja osittain myös Alavus - Töysä -väleillä.

Väestö

Ehdotettu linja sijaitsee pääosin hyvin harvaan asutulla seudulla. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 13.100 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävämmät tuotantolaitokset sijaitsevat Virroilla, Alavudella, Töysässä, Perhossa ja Haapajärvellä. Niiden kuljetukset tulevat Tampereelta, Seinäjoelta sekä muista lähikunnista ja -kaupungeista. Mm. puutavarakuljetukset tulevat n. 150 km säteeltä.

Lähtevät kuljetukset suuntautuvat pääosin lähikuntiin ja Pohjanmaan alueelle alle 200 km säteellä.

Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Alavudella, Töysässä, Lehtimäellä, Soinissa, Kyyjärvellä ja Haapajärvellä. Kuljetukset suuntautuvat pääasiassa Pohjanmaan alueelle alle 200 km säteellä.

Matkailu

Matkailun kannalta yhteyden parantamisella ei ole suurta merkitystä, koska sen varrella ei ole mainittavia matkailukeskuksia.

Vuoden 1990 tieverkko

Tarkasteltava tiesuunta on vuoden 1990 tieverkossa valta- tai kantatietä välillä Kyyjärvi - Perho.

Seudullisia teitä ovat välit Lehtimäki - Soini ja Reisjärvi - Kärsämäki. Vain Töysä - Lehtimäki on kokoojatietä.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu linja ei muodosta selkeästi jatkuvaa päätieyhteyttä. Välillä Tampere - Oulu se olisi noin 10 km nykyistä valtatieyhteyttä pidempi.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät ovat suurimmillaan yli 3000 ajon./vrk välillä Alavus - Töysä ja muualla pääasiassa 300-1000 ajon./vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos tieyhteys toteutetaan kantatieluokkaisena, on uutta tietä rakennettava Töysän, Lehtimäen, Perhon, Lestijärven ja Kalajan kohdalle, Soini - Kyyjärvi ja Mustikkaperä - Jokelankylä -väleille ja Perhon länsipuolelle yhteensä 70 km:n matkalla. Tien suuntausta on parannettava 85 km:n matkalla pääasiassa väleillä Alavus - Soini, Jänkä - Mokala ja Kinnula - Reisjärvi. Kantavuutta on parannettava 75 km:n matkalla väleillä Jänkä - Mokala, Lestijärvi - Kalaja ja Haapajärvi - Kärsämäki. Tietä on levennettävä väleillä Lehtimäki - Soini, Jänkä - Mokala, Lestijärvi - Reisjärvi ja Jokelankylä - Kärsämäki. Päällyste on uusittava väleillä Jänkä - Mokala ja Lestijärvi - Haapajärvi.

Jos tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on uutta tietä rakennettava Lehtimäelle, välille Soini - Kyyjärvi, Perhoon, Kinnulan länsipuolelle ja Lestijärvelle yhteensä 45 km:n matkalla. Tien suuntausta on parannettava 35 km:n matkalla väleillä Alavus - Lehtimäki ja Jänkä - Mokala. Tien kantavuutta on parannettava 85 km:n matkalla väleillä Lehtimäki - Soini, Jänkä - Mokala, Lestijärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki. Tietä on kestopäällystettävä 45 km:n matkalla väleillä Perho - Kinnula ja Lestijärvi - Reisjärvi ja levennettävä 75 km:n matkalla väleillä Lehtimäki - Soini, Perho - Mokala ja Haapajärvi - Kärsämäki.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tiesuunnan 4 suuntausta suunniteltu parannettavan mt 705:llä välillä Alavus - Töysä (8 km) vuosina 1989-91, mt 697:llä välillä Lehtimäki - Soini (20 km) vuosina 1988-90 ja mt 7621:llä välillä Köyhänperä - Haapajärvi (21 km) vuosina 1985-87.

THYKS:issä vuosille 1986-2000 esitettyjä nimettyjä hankkeita ovat Töysän ohikulkutien rakentaminen (11 km) ja tierakenteen ja suuntauksen parantaminen välillä Alavus - Tuuri.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 4 parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 240 milj.mk ja seudullisena tienä noin 140 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 90 milj.mk. Näillä toimenpiteillä seudullisiksi luokitellut tiet saavuttaisivat seudullisen tien vähimmäistason.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 50 milj.mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 150 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.5

TIESUUNTA 5 (Virrat - Kaustinen (- Kokkola/Ylivieska))

Suomenselkätien linjaukseksi on ehdotettu suunnan 5 ja suunnan 2 välin Räyrinki - Kärämäki yhdistelmää.

REITTI 5A (kuva 27)

Virrat - Ähtäri - Lehtimäki - Alajärvi (Hoisko) - Vimpeli - Veteli - Kaustinen

Ähtärinrannasta Lehtimäelle on tarkasteltu kahta reittiä:

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1 17398 - mt 706 | (Lehtimäen läpikulku tai
läntinen ohitus) |
| 2 mt 709 - 17489 - pt 17477 | (Lehtimäen itäinen ohitus) |

REITTI 5B (kuva 27)

Linjaus noudattelee muutoin 5A:n linjausta, mutta Ähtärinjärven ohitus tapahtuu sen itäpuolelta.

Aluerakenne

Ehdotettu tielinja kulkee kahden alimman tason kaupunkikeskusten kautta (Ähtäri ja Alajärvi).

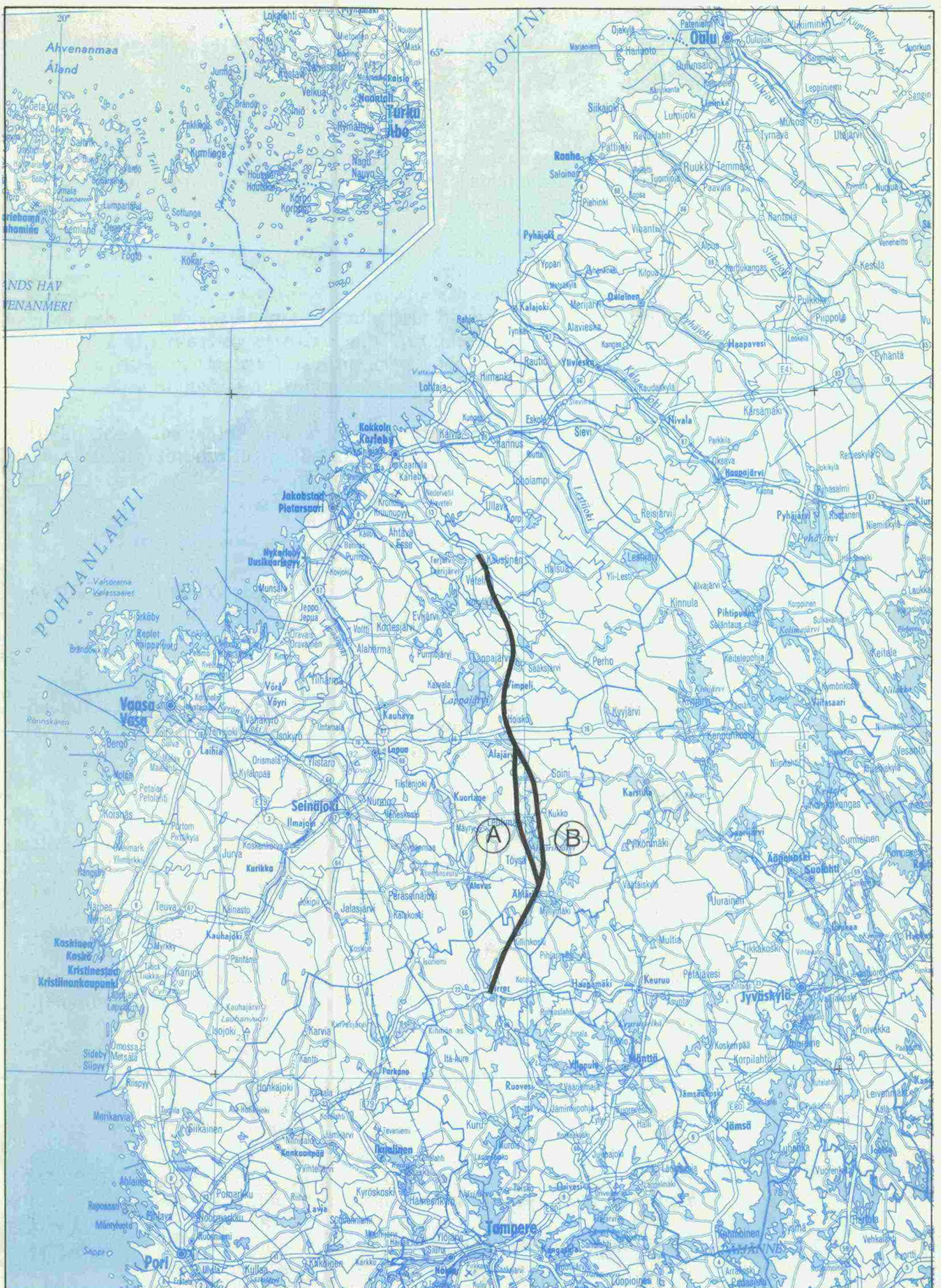
Taulukossa 14 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta tiesuunta 5 kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 14.

Tiesuunnan 5 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Virrat - Ähtäri (E1 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Ähtäri - Lehtimäki (D3 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Lehtimäki - Alajärvi (E3 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Alajärvi - Vimpeli (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie
Vimpeli - Veteli (E2 - E2)	kokoojatie	kokoojatie
Veteli - Kaustinen (E2 - E1)	kokoojatie	valtatie

Vuoden 1990 tieverkko täyttää edellä mainitut yhteystarpeet.



KUVA 27 TIESUUNTA 5
VIRRAT-KAUSTINEN - YLVIESKA

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

Väestö

Tielinja sijaitsee pääasiassa asutuilla alueilla. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestö on noin 15.700 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Virroilla, Ähtärissä, Alajärvellä, Vimpelissä, Kaustisilla ja Haapajärvellä. Niiden kuljetukset saapuvat Tampereelta, Seinäjoelta ja osittain Etelä-Suomesta. Lähtevät kuljetukset suuntautuvat puolestaan Pohjanmaalle, Tampereelle ja Etelä-Suomeen Helsinkiin ja Turkuun.

Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Virroilla, Ähtärissä, Lehtimäellä, Alajärvellä, Vimpelissä ja Haapajärvellä. Kuljetukset suuntautuvat lähes kokonaan hieman yli 100 km säteellä Pohjanmaan alueelle sekä aivan lähikuntiin.

Matkailu

Ehdotettu tielinja parantaa yhteyksiä Virtain, Ähtärin ja Alajärven matkailukeskuksiin Tampereen ja Kokolan suunnilta.

Vuoden 1990 verkko

Ehdotettu linja on vuoden 1990 verkossa seudullista tietä lukuunottamatta välejä Levijoki - Hoisko (8,0 km) ja Vimpeli - Veteli (42 km), jotka ovat kokoojatietä.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu tiesuunta muodostaa jatkeen kantatielle 66 Virroilta pohjoiseen Kaustisille, jossa tarjoutuu suuntien 3A ja 3B tapaan jatkeet Kokolan ja Ylivieskan suuntiin. Välillä Virrat (itäinen liittymä) - Kaustinen linja on noin 4 km lyhyempi kuin suunta 3A ilman Evijärven oikaisua, mutta Virtojen lähtisestä liittymästä (Herranen) suhteet ovat päinvastoin. Suunnan 3A etuna suuntaan 5 nähden päätieverkon täydentäjänä on, että suunnassa 3 oikoyhteys Virtojen ja Kaustisen välille saavutetaan noin puolta lyhyemmällä verkon täydentämisellä.

Välillä Tampere - Oulu ehdotettu tielinja on noin 10 km nykyistä Jyväskylän kautta kulkevaa päätieyhteyttä pidempi.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät ovat suurimmillaan 1000-3000 ajon./vrk (Virrat - Ähtäri) ja pääasiassa 300-1000 ajon./vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos tiesuunta 5A toteutetaan kantatienä, se edellyttää uuden tien rakentamista 20 km:n matkalla Ähtärissä, Lehtimäen pohjoispuolella ja Vimpelissä. Tien suuntausta on parannettava 70 km:n matkalla väleillä Virrat - Lehtimäki ja Vimpeli - Patana. Kantavuutta on parannettava 80 km:n matkalla väleillä Peränne - Hoisko ja Patana - Veteli. Tietä on kestopäällystettävä väleillä Ähtäri - Ähtärinranta ja Rantakangas - Patana sekä levennettävä 60 km:n matkalla väleillä Ähtäri - Ähtärinranta ja Lehtimäki - Mustikkaharju.

Jos tiesuunta 5A toteutetaan seudullisena tienä, on uutta tietä rakennettava Ähtärin kohdalle 5 km. Tien suuntausta on parannettava 50 km:n matkalla väleillä Virrat - Killinkoski, Ähtäri - Soukanperä ja Vimpeli - Veteli. Kantavuutta on parannettava 80 km:n matkalla väleillä Peränne - Ähtäri - Soukanperä ja Lehtimäki - Hoisko. Päälyste on uusittava 50 km:n matkalla väleillä Virrat - Killinkoski ja Ähtärinranta - Soukanperä. Tietä on levennettävä 10 km:n matkalla väleillä Levijoki - Hoisko ja Patana - Mustikka-harju.

Jos tiesuuntaa kehitetään kantatieteluokkaisena linjauksen 5B mukaisesti, on uutta tietä rakennettava 30 km:n matkalla myös välille Ähtäri - Itä-Ähtäri - Laasala.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n toimenpideohjelmassa vuosille 1986-1991 on tiesuuntien 5A ja 5B suuntausta suunniteltu parannettavan mt 349:llä välillä Virrat - Killinkoski - Vaasan läänin raja 18 km:n matkalla vuosina 1988-90 ja mt 714:llä välillä Levijoki Hoisko 8 km:n matkalla vuosina 1988-90. Tiesuunnalla 5A tien rakennetta on suunniteltu parannettavan myös mt 706:lla 13 km:n matkalla välillä Koskikylä - Viranperä vuosina 1988-89.

THYKS 1986-2000 ei sisällä tiesuuntaa 5 parantavia nimettyjä hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 5A parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 200 milj.mk ja seudullisena tienä noin 95 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 40 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 35 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 20 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 125 milj.mk:n lisäkustannuksen.

Tiesuunnan 5B parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 190 milj.mk ja seudullisena tienä noin 125 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 30 milj.mk. Näillä toimenpiteillä seudullisiksi luokitellut tiet saavuttavat seudullisen tien vähimmäistason.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 95 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 160 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.6 TIESUUNTA 6 (Virrat - Reisjärvi - Kärämäki)

REITTI (kuva 28)

Virrat - Ähtäri - Itä-Ähtäri - Lehtimäki (Suni) - Soini (Kukko) - Soini - Kyyjärvi - Perho - Kinnula - Reisjärvi - Haapajärvi - Kärämäki

Aluerakenne

Ehdotettu linja yhdistää toisiinsa pääasiassa kuntakeskuksia. Suuntautumista ylempään keskukseen se tukee välillä Reisjärvi - Kärämäki, joka on vuoden 1990 verkossa seudullinen tie.

Seuraavassa taulukossa 15 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tielinja kulkee, niiden keskusluokat sekä tieyhteyden yhdistämien taajamien keskusluokan mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 15. Tiesuunnan 6 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Virrat - Ähtäri *) (E1 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Ähtäri - Lehti- *) mäki (D3 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Lehtimäki - Soini (E3 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Soini - Kyyjärvi (E3 - F1)	kokoojatie	yhdystie
Kyyjärvi - Perho (F1 - E3)	kokoojatie	valtatie
Perho - Kinnula (E3 - E3)	kokoojatie	yhdystie
Kinnula - Reisjärvi (E3 - E2)	kokoojatie	yhdystie
Reisjärvi - Haapajärvi (E2 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Haapajärvi - Kärämäki (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää taulukossa esitetyt ko. keskusten väliset yhteystarpeet välejä Soini - Kyyjärvi ja Kinnula - Reisjärvi lukuunottamatta.



KUVA 28 TIESUUNTA 6
VIRRAT-REISJÄRVI-KÄRSÄMÄKI

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Väestö

Ehdotettu tielinja sijaitsee pääosin hyvin harvaan asutulla alueella. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1 ja sitä ylemmän tason keskuksia) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 17.100 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävimmät teollisuuslaitokset sijaitsevat Virroilla, Ähtärissä ja Haapajärvellä. Niiden kuljetukset tulevat pääosin Etelä-Suomesta. Lähtevät kuljetukset suuntautuvat pääosin Tampereelle ja muualle Etelä-Suomeen.

Maa-aineksia, pääasiassa turvetta, nostetaan Virroilla, Ähtärissä, Lehtimäellä, Soinissa ja Haapajärvellä. Kivennäisteoksia valmistetaan Virroilla, Ähtärissä, Lehtimäellä, Soinissa, Kyyjärvellä ja Kinnulassa. Kuljetukset suuntautuvat pääosin lähikuntiin ja Pohjanmaalle alle 200 km säteellä.

Matkailu

Suunniteltu reitti parantaa yhteyksiä Ruoveden, Ähtärin ja Virtojen matkailukeskuksiin ja Helvetinjärven ja Salamajärven kansallispuistoihin erityisesti Tampereen ja Oulun suunnilta.

Vuoden 1990 tieverkko

Tarkasteltavan tiesuunnan yhdistämien kuntakeskusten välinen vuoden 1990 tavoiteverkko on pääosin seudullista tietä. Uusi tie poistaisi verkossa esiintyvät yhteyspuutteet väleiltä Soini - Kyyjärvi ja Kinnula - Reisjärvi.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu tiesuunta muodostaa kantatien 66 jatkeen Virroilta Suomenselän keskeisiä vedenjakaja-alueita noudatellen Kärsämäelle, josta tarjoutuu jatkeet valtatie 4 Ouluun ja kantatie 85 Kajaniin.

Tiesuunta ei tietystä kartallisesta selkeydestään huolimatta täydennä päätieverkkoa siten, että se voisi välittää merkittäviä tiejakson läpi kulkevia liikennevirtoja.

Tampere - Oulu -välillä ehdotettu linjaus on 10 km pitempi kuin nykyinen Jyväskylän kautta kulkeva valtatieyhteys.

Liikenne

Ehdotetun linjan yhdistämien kuntakeskusten välinen liikennemäärä (KVL 1983) on ollut pääasiassa 300 - 1000 ajon/vrk. Ainoastaan Ähtärin ja Haapajärven taajamien kohdalla liikennemäärä on ollut yli 2000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Ehdotettu tielinja edellyttää toteutettavan yhteyden luokasta riippumatta uuden tien rakentamista välille Soini - Kyyjärvi (26 km). Lisäksi tietä on oikaistava Ähtärissä, Lehtimäellä ja Kinnulan länsipuolella välillä Mokala - Niemenkylä yhteensä 25 km:n matkalla.

Jos tieyhteys toteutetaan kantatienä, on nykyistä tietä oikaistava tämän lisäksi 20 km:n matkalla myös Perhossa välillä Möttönen - Jänkä, Kalajan länsipuolella ja Haapajärvellä välillä Mustikkaperä - Jokelankylä. Tien suuntausta on parannettava 115 km:n matkalla väleillä Virrat - Soini, Jänkä - Mokala ja Kinnula - Reisjärvi. Tien kantavuutta on parannettava 95 km:n matkalla väleillä Ähtäri - Lehtimäki, Jänkä - Mokala, Lestijärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki. Tie on kestopäällystettävä 80 km:n matkalla väleillä Ähtärinranta - Lehtimäki, Mäkelänkylä - Soini, Jänkä - Mokala ja Lestijärvi - Haapajärvi. Tietä on levennettävä 95 km:n matkalla väleillä Ähtäri - Ähtärinranta, Lehtimäki - Soini, Jänkä - Mokala, Lestijärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki.

Jos tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on suuntausta parannettava 60 km:n matkalla väleillä Virrat - Killinkoski, Ähtäri - Soukanperä ja Perho - Mokala. Kantavuutta on parannettava 120 km:n matkalla väleillä Peränne - Soini, Perho - Mokala, Lestijärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärsämäki. Tietä on levennettävä 75 km:n matkalla väleillä Lehtimäki - Soini, Perho - Kinnula ja Haapajärvi - Kärsämäki. Tie on kestopäällystettävä 50 km:n matkalla välillä Virrat - Killinkoski, Perho - Kinnula ja Lestijärvi - Reisjärvi.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n toimenpideohjelmassa vuosille 1986-91 on tiesuunnan 6 suuntausta suunniteltu parannettavan mt 349:llä välillä Virrat - Killinkoski - Vaasan läänin raja (18 km) vuosina 1988-90, mt 697:llä välillä Lehtimäki - Soini (20 km) vuosina 1991 - 93, mt 752:lla välillä Perho - Salamajärvi (20 km) vuosina 1988-90 ja mt 7621:llä välillä Köyhänperä - Haapajärvi (21 km) vuosina 1985-87.

THYKS 1985-2000 ei sisällä nimettyjä tiesuuntaa 6 parantavia hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 6 parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 290 milj.mk ja seudullisena tienä noin 200 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 75 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 50 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 75 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 165 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.7 TIESUUNTA 7 (Keuruu - Kaustinen)

REITTI (kuva 29)

Keuruu - Multia - Soini - Alajärvi (Hoisko) - Vimpeli - Veteli - Kaustinen

Aluerakenne

Tiesuunta yhdistää toisiinsa pääasiassa kuntakeskuksia. Suuntautumista ylempään keskukseen se tukee välillä Multia - Keuruu ja Soini - Alajärvi - Vimpeli.

Seuraavassa taulukossa 16 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tielinja kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 16.

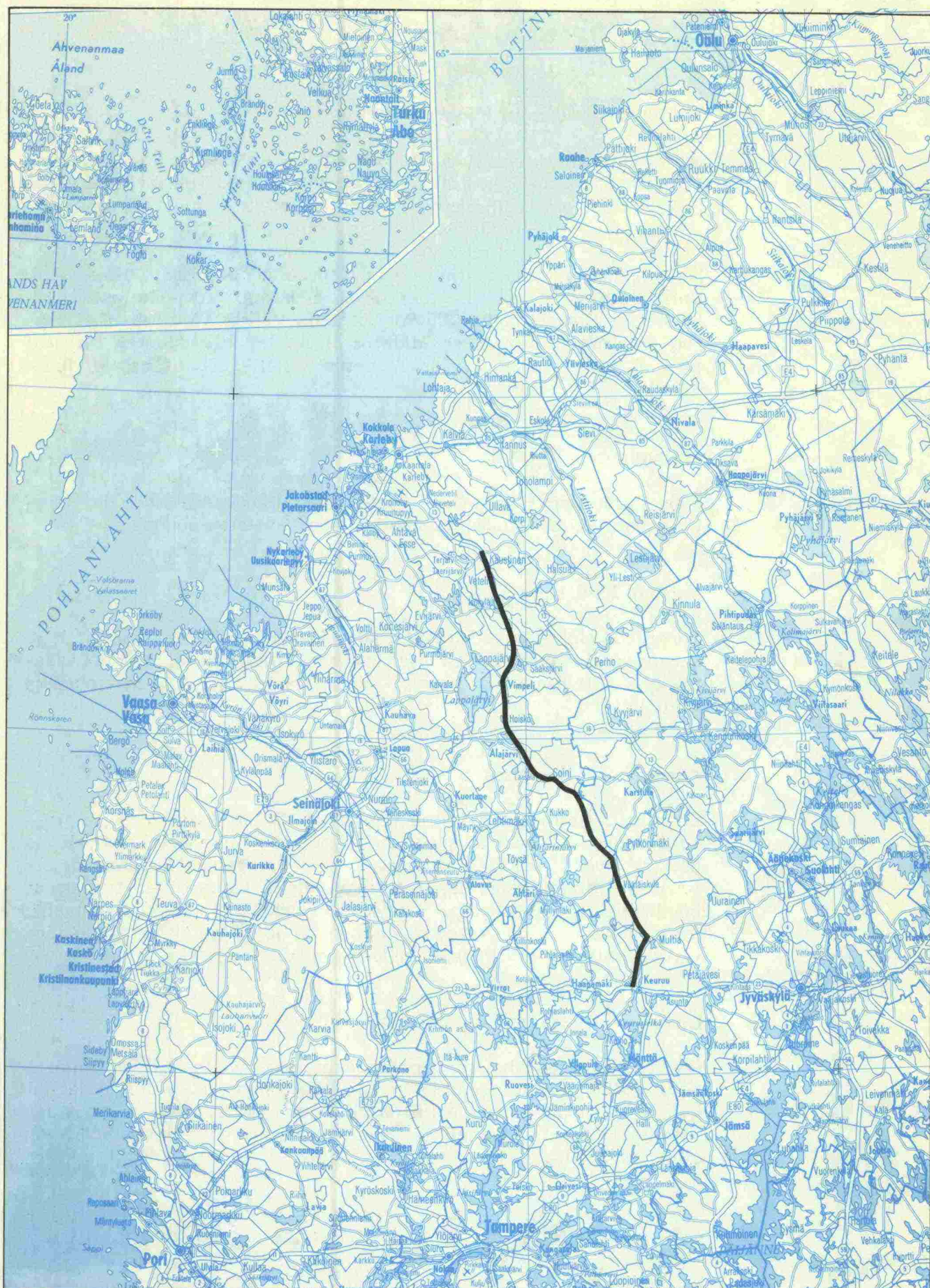
Tiesuunnan 7 yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Keuruu - Multia (D3 - F1)	seudullinen tie	seudullinen tie
Multia - Soini (F1 - E3)	kokoojatie	seudullinen tie/ kokoojatie
Soini - Alajärvi (E3 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie/ kokoojatie
Alajärvi - Vimpeli (D3 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Vimpeli - Veteli (E2 - E2)	kokoojatie	seudullinen tie
Veteli - Kaustinen (E2 - E1)	kokoojatie	valtatie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää taulukossa esitetyt ko. keskusten väliset yhteystarpeet Soini - Laasala -väliä lukuunottamatta.

Väestö

Ehdotettu tielinja sijaitsee suhteellisen harvaan asutulla alueella. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1 ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 15.600 asukasta.



KUVA 29 TIESUUNTA 7
KEURUU-KAUSTINEN-KOKKOLA

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

 VIATEK OY

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävimmät teollisuuslaitokset sijaitsevat Keuruulla, Alajärvelä, Vimpelissä ja Kaustisilla. Niiden kuljetukset tulevat pääasiassa Keski- ja Etelä-Suomesta. Lähtevät kuljetukset suuntautuvat pääosin Etelä-Suomeen, Jyväskylään ja Pohjanmaalle.

Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Keuruulla, Soinissa, Alajärvellä, Vimpelissä ja Vetelissä. Kuljetukset suuntautuvat pääasiassa lähikuntiin ja Pohjanmaalle 200 km säteellä. Välillä Väättäiskylä - Keuruu on raskaan liikenteen kuljetussuorite on 200 000 t/v turvetta ja 250 000 m^3/v puuta. Turvesuot sijaitsevat pääosin Pylkönmäellä.

Matkailu

Suunniteltu reitti parantaa yhteyksiä Keuruun, Alajärven ja Kaustisten matkailukeskuksiin Tampereen ja Kokkolan suunnilta.

Vuoden 1990 tieverkko

Ehdotetun tielinjan yhdistämien kuntakeskustan välinen vuoden 1990 tavoiteverkko on suurelta osaltaan seudullista tietä. Väleillä Väättäiskylä - Laasala ja Vimpeli - Veteli on tavoitteellinen tieluokka kokoojatie.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu tielinja muodostaa kantatien 58 jatkeen Keuruulta Kokkolan suuntaan. Selkeää pitkämatkaista kaukoliikennettä palvelevaa päätieyhteyttä se ei muodosta. Tampereen seudulta pohjanmaalle suuntautuvalle liikenteelle ovat mm. edellä tarkastellut tiesuunnat edullisempia. Jyväskylän yhteyksiä Kokkolan suuntaan palvelee hyvin valtatie 13 ja Vaasan suuntaan on jo päätetty rakentaa uusi valtatieyhteys Ähtärin ja Seinäjoen kautta.

Liikenne

Ehdotetun linjan yhdistämien kuntakeskusten välinen liikennemäärä (KVL 1983) on ollut pääasiassa alle 1000 ajon/vrk. Välillä Väättäiskylä - Laasala liikennemäärä on ollut alle 300 ajon/vrk. Ainoastaan väleillä Hoisko - Vimpeli ja Veteli - Kaustinen liikennemäärä on ollut yli 1000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos tieyhteys parannetaan kantatieksi, on uutta tietä rakennettava 10 km Keuruulla, Multialla ja Vimpelissä. Suuntausta on parannettava 70 km:n matkalla väleillä Väättäiskylä - Soini, Levijoki - Hoisko ja Vimpeli - Mustikkaharju. Tien kantavuutta on lisättävä 85 km:n väleillä Multia - Iironranta, Laasala - Hoisko ja Patana - Kaustinen. Tietä on levennettävä 95 km:n matkalla väleillä Keuruu - Hoisko ja Vimpeli - Patana. Tie on kestopäällystettävä 55 km:n matkalla väleillä Väättäiskylä - Pirttiperä, Hoisko - Vimpeli ja Patana - Veteli.

Jos tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on Keuruulle rakennettava ohikulkutie. Tien suuntausta on parannettava 20 km:n matkalla väleillä Vehu - Puntarisuo, Levijoki - Hoisko, Vinni - Patana ja Koivumäki - Veteli. Tien kantavuutta on parannettava 85 km:n matkalla väleillä Multia - Pirttiperä ja Patana - Mustikkaharju. Tie on kestopäällystettävä 15 km:n matkalla väleillä Pitkäjärvi - Pirttiperä ja Hoisko - Luoma-aho. Tietä on levennettävä 55 km:n matkalla väleillä Keuruu - Pirttiperä, Levijoki - Hoisko ja Patana - Mustikkaharju.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n vuosille 1986-1991 laaditun toimenpideohjelman mukaan tiesuunnan rakennetta on suunniteltu parannettavan mt 714:llä välillä Iironranta - Ulpasuo (10 km) vuosina 1985-86 ja suuntausta mt 714:llä välillä Levijoki - Hoisko (8 km) vuosina 1987-88.

THYKS 1986-2000 ei sisällä nimettyjä tiesuuntaa 7 parantavia hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 7 parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 190 milj.mk ja seudullisena tienä noin 85 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 10 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 30 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 45 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 150 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.2.8 TIESUUNTA 8 (Keuruu - Reisjärvi - Kärsämäki)

REITTI 8A (kuva 30)

Keuruu - Multia - Pylkönmäki - Karstula - Kivijärvi - Kinnula - Reisjärvi - Haapajärvi - Kärsämäki

REITTI 8B (kuva 30)

Reitti on muuten sama kuin 8A-vaihtoehdossa, mutta Multia - Karstula -yhteys on hoidettu Väätskylän kautta.

Aluerakenne

Tiesuunnan 8 mukainen Suomenselkätie yhdistää pääasiassa alempi-luokkaisia keskuksia (kuntakeskuksia ja paikalliskeskuksia) toisiinsa.

Seuraavassa taulukossa 17 on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tielinjavaihtoehto 8A kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 17.

Tiesuunnan 8A yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Keuruu - Multia (D3 - F1)	seudullinen tie	seudullinen tie
Multia - Pylkönmäki (F1 - F2)	yhdystie	seudullinen tie
Pylkönmäki - Karstula (F2 - E2)	kokoojatie	kokoojatie
Karstula - Kivijärvi (E2 - F1)	kokoojatie	seudullinen tie
Kivijärvi - Kinnula (F1 - E3)	kokoojatie	seudullinen tie
Kinnula - Reisjärvi (E3 - E2)	kokoojatie	yhdystie
Reisjärvi - Haapajärvi (E2 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Haapajärvi - Kärsämäki (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tieverkko täyttää esitetyt yhteystarpeet Kinnulan ja Reisjärven väliä lukuunottamatta.



KUVA 30 TIESUUNTA 8
KEURUU-REISJÄRVI-KÄRSÄMÄKI

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986

Väestö

Ehdotettu tielinja sijaitsee pääosin harvaan asutulla alueella. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestö on noin 17.600 asukasta.

Tuotantolaitokset

Suurimmat tuotantolaitokset sijaitsevat Keuruulla, Multialla, Kinnulassa ja Haapajärvellä. Saapuvat kuljetukset tulevat ympäristökäupungeista ja -kunnista n. 100-150 km säteellä, mm. Jyväskylästä.

Lähtevät kuljetukset, joiden määrä yrityskyselyyn vastanneiden yritysten osalta on noin 2900 ajon/vuosi, suuntautuvat pääosin Etelä-Suomeen, Helsinkiin, Tampereelle ja Jyväskylään sekä osittain alueen sisälle.

Matkailu

Välillä Keuruu - Karstula ehdotettu linja on osa markkinoitua matkailutietä "Vaihtoehto pohjoiseen". Keuruun lisäksi ei tieyhteyden välittömässä läheisyydessä sijaitse muita matkailukeskuksia.

Vuoden 1990 verkko

Ehdotettu linja on vuoden 1990 tarkistetussa verkossa seudullista tietä lukuun ottamatta väliä Kinnula - Reisjärvi.

Asema päätieverkossa

Ehdotettu tiesuunta muodostaa jatkeen kantatielle 58 Keuruulta pohjoiseen tarjoten Karstulassa valtatieyhteyden (vt 13) Kokkolan suuntaan sekä pohjoisempaan sujuvat yhteydet useisiin Pohjanmaan jokilaaksoihin ja lopuksi Kärsämäeltä yhteyden valtatie 4 Ouluun.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät ovat suurimmillaan 1000-3000 ajon./vrk (Keuruu - Multia) ja pääosin 300-1000 ajon./vrk, osin myös alle 300 ajon./vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Ehdotettu tiesuunta 8A edellyttää toteutettavan yhteyden luokasta riippumatta uuden tien rakentamista Keuruulle (2 km), väleille Multia - Pylkönmäki (16 km) ja Lamminpää - Humppi (6 km) sekä Lestijärven kohdalle (6 km).

Jos tiesuunta 8A toteutetaan kantatienä, on nykyistä tietä oikais-tava 25 km:n matkalla myös Kivijärven, Kalajan ja Parkkilan koh-dalla. Suuntausta on parannettava 145 km:n matkalla välillä Mul-tia - Reisjärvi. Kantavuutta on parannettava 85 km:n matkalla väleillä Multia - Karstula, Lestijärvi - Reisjärvi ja Haapajärvi - Kärämäki. Tie on kestopäällystettävä 75 km:n matkalla väleillä Multia - Länsi-Kalmari ja Lestijärvi - Kalaja - Haapajärvi. Tietä on levennettävä 115 km:n matkalla väleillä Keuruu - Länsi-Kal-mari, Karstula - Kivijärvi ja Haapajärvi - Kärämäki.

Jos tiesuunta 8A toteutetaan seudullisena tienä, on suuntausta parannettava 90 km:n matkalla väleillä Keuruu - Pylkönmäki ja Kivijärvi - Kinnula. Kantavuutta on parannettava 75 km:n matkalla väleillä Multia - Pylkönmäki, Pääjärvi - Karstula, Lestijärvi - Reis-järvi ja Haapajärvi - Kärämäki. Tietä on levennettävä 85 km:n matkalla väleillä Multia - Pylkönmäki, Karstula - Kivijärvi ja Haapajärvi - Kärämäki ja päällyste on uusittava 45 km:n matkalla väleillä Multia - Pylkönmäki - Pääjärvi ja Lestijärvi - Reisjärvi.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:ssa vuosille 1986-91 laaditun toimenpideohjelman mukaan tiesuunta 8A ja 8B oikaistaan välillä Karstula - Humppi (4 km) vuosina 1987-88, suuntausta parannetaan mt 7621:llä välillä Köyhänperä - Haapajärvi vuosina 1985-87 ja Saarensalmen lossi Kivijärvellä mt 6541 korvataan sillalla vuosina 1986-87. Lisäksi tiesuunnalla 8A tietä oikaistaan 28 km:n matkalla välillä Multia - Pylkönmäki vuosina 1991-93 ja tien rakennetta parannetaan välillä Pylkönmäki - Karstula 14 km:n matkalla vuosina 1985-87.

THYKS 1986-2000 ei sisällä nimettyjä tiesuuntaa 8 parantavia hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan 8A parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 240 milj.mk ja seudullisena tienä noin 150 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 65 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen paran-tamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämät-tömien toimenpiteiden tarve on noin 25 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tie-jaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 60 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan ai-heuttaa 150 milj.mk:n lisäkustannuksen.

Tiesuunnan 8B parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 220 milj.mk ja seudullisena tienä noin 120 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 25 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 75 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 20 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 120 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.3

Suomenselän lounaisosa

Suomenselän lounaisosaa on tieverkkosuunnittelussa tarkasteltava valtateiden nro 3, 8 ja 23 sekä kantatien nro 67 rajoittamana aluekokonaisuutena. Tälle alueelle on TVL:n vuoden 1990 tavoite-suunnitelmasta poiketen eri yhteyksissä esitetty Kauhajoen ja Kankaanpään välille kantatietä sekä useita eri seudullisia teitä. Esitysten perusteluina ei ole käytetty Suomenselkä-nimikettä. Tässä selvityksessä otetaan tarkasteltavaksi:

- Kauhajoen - Kankaanpään seudullinen tai kantatieyhteys
- Kauhajoen - Lapväärtin seudullinen yhteys
- Kauhajoen - Kauhajärven - Karvian - Parkanon seudullinen yhteys

Aluerakenne

Tarkasteltavat tieyhteydet yhdistävät kuntakeskuksia ja alempiluokkaisia kaupunkikeskuksia toisiinsa. Suuntautumista ylempään keskuksen tieyhteydet tukevat väleillä Karijoki -Kauhajoki ja Honkajoki - Kankaanpää. Vuoden 1990 tavoiteverkossa väli Karijoki - Kauhajoki on kokoojatie ja väli Honkajoki - Kankaanpää seudullinen tie.

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tieyhteys kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 18.

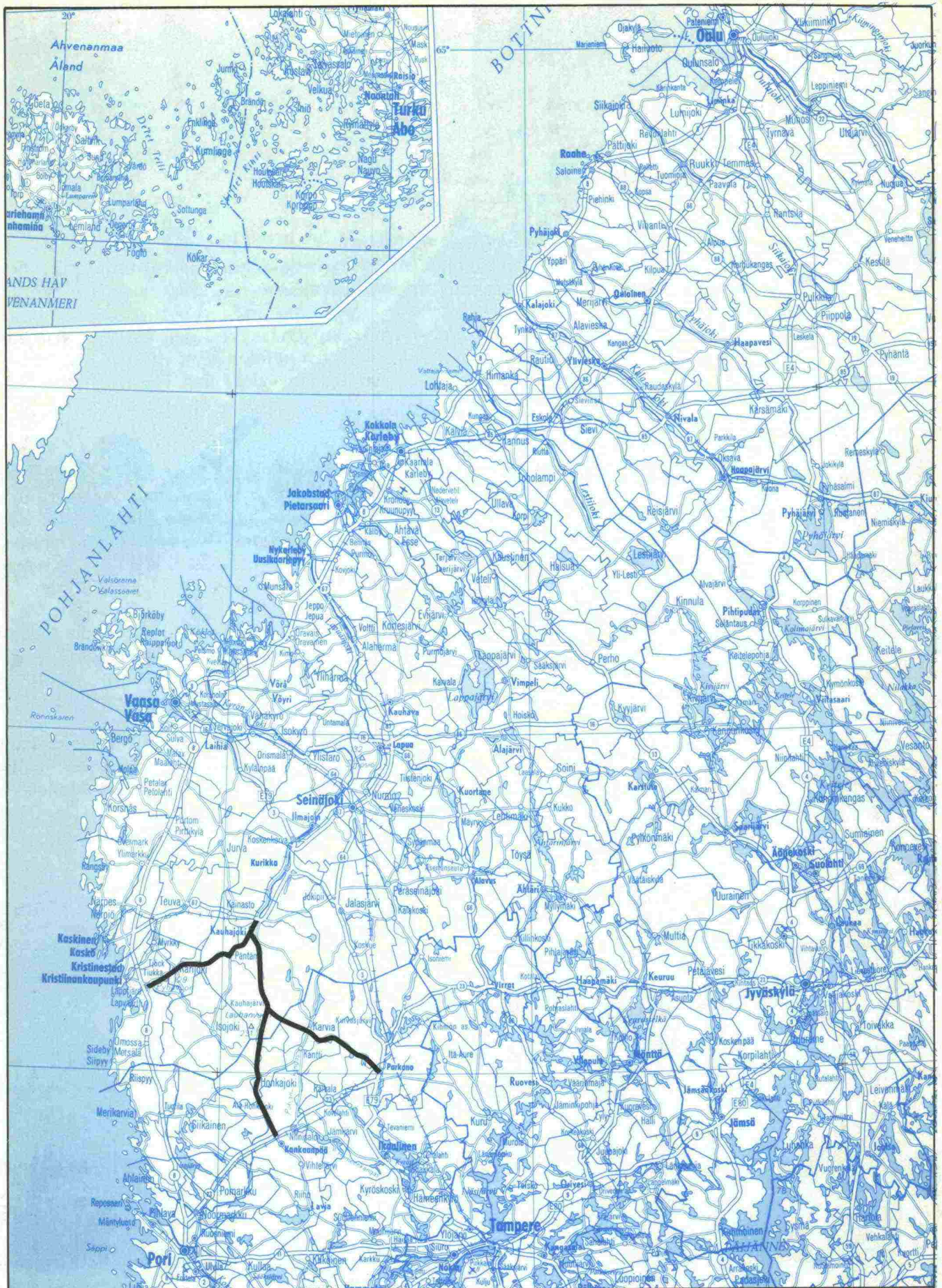
Suomenselän lounaisosassa tarkasteltujen tiesuuntien yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Kauhajoki - Karijoki (D3 - F1)	kokoojatie	seudullinen tie/ kokoojatie
Karijoki - Lapväärtti (F1 - F1)	kokoojatie	kokoojatie
Kauhajoki - Honkajoki (D3 - E3)	seudullinen tie	kokoojatie
Honkajoki - Kankaanpää (E3 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie
Kauhajoki - Karvia (D3 - E3)	seudullinen tie	kokoojatie
Karvia - Parkano (E3 - D3)	seudullinen tie	seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko ei täytä ko. keskusten välistä yhteystarvetta Kauhajoki - Honkajoki ja Kauhajoki - Karvia -väleillä.

Verkon rakenne

Pitkämatkanista liikennettä palvelevia yhteyksiä tarkasteltavalla Suupohjan tieverkon parantamisella ei saavuteta, mutta alueen sisäiset yhteydet paranevat erityisesti väleillä Kankaanpää - Kauhajoki ja Kauhajoki - Karvia - Parkano.



KUVA 31 SUOMENSELÄN LOUNAISOSAN TIESUUNNAT

SUOMENSELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

5.3.1**KAUHAJOKI - KANKAANPÄÄ****REITTI**

Kauhajoki - Kauhajärvi - Honkajoki - Kankaanpää

Väestö

Kankaanpään ja Kauhajoen välinen tieyhteys on erittäin harvaan asuttua. Tielinjan yhdistämien taajamien yhteenlaskettu asukasmäärä on noin 11.000 asukasta.

Tuotantolaitokset

Alueella olevat merkittävät tuotantolaitokset sijaitsevat Kauhajoella ja Kankaanpäässä.

Matkailu

Tien kunnostaminen parantaa yhteyksiä Kankaanpään ja Kauhajoen matkailukeskuksiin. Tieyhteyden parantaminen nopeuttaa myös Porin ja Seinäjoen matkailukeskusten välisiä yhteyksiä.

Vuoden 1990 verkko

Tarkasteltava yhteys on vuoden 1990 tavoiteverkossa yhdystietä välillä Kauhajoki - Kauhajärvi, kokoojatietä välillä Kauhajärvi - Honkajoki ja seudullista tietä välillä Honkajoki - Kankaanpää.

Asema päätieverkossa

Kauhajoen ja Kankaanpään välisen tieyhteyden parantaminen nopeuttaa Kankaanpään ja Etelä-Pohjanmaan välisiä yhteyksiä. Selkeää pitkämatkaista liikennettä palvelevaa yhteyttä se ei muodosta, mutta tarjoaa Pori - Seinäjoki ja Turku - Seinäjoki -väleillä nykyiselle Parkanon ja Jalasjärven kautta kulkevalle yhteydelle vaihtoehtoisen, sitä 20 km lyhyemmän yhteyden.

Liikenne

Tieosuuden liikennemäärät ovat pääosin 200-800 ajon/vrk. Kankaanpäässä ja Kauhajoella liikennemäärä on suurin; 1600-2200 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Tieyhteyden parantaminen ei välttämättä edellytä uuden tien rakentamista. Rakennettavan tien luokasta riippumatta on Honkajoen kohdalle rakennettava ohikulkutie.

Jos tieyhteys Kauhajoelta Kankaanpäähän toteutetaan kantatienä, on tien päällystettä, suuntausta, leveyttä ja kantavuutta parannettava välillä Lauhala - Kauhajoki. Kauhajoen ja Kauhajärven välillä on edullisempaa parantaa joen itäpuolinen yhdystie (pt 17039/pt 17059) kuin länsipuolinen kokoojatie (mt 669).

Mikäli tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on välillä Lauhala - Havuskylä suuntausta, kantavuutta, päällystettä ja leveyttä parannettava yhteensä 34 km:n matkalla.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n vuosille 1986-1991 laaditun toimenpideohjelman mukaan nykyisen tieyhteyden rakennetta parannetaan mt 669:llä välillä Kauhajärvi - Turun piirin raja (13 km) vuosina 1990-91. Vuosina 1990-91 vt 23:n ja mt 271:n liittymä Kankaanpäässä parannetaan eritasoliittymäksi.

THYKS 1986-2000 ei sisällä tiesuuntaa parantavia nimettyjä hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 110 milj.mk ja seudullisena tienä noin 50 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 10 milj.mk. Ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot täyttävät tieluokan vähimmäisvaatimukset.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 40 milj.mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 100 milj.mk:n lisäkustannuksen.

5.3.2

KAUHAJOKI - LAPVÄÄRTTI**REITTI**

Kauhajoki - Pöntäne - Karijoki - Lapväärtti

Väestö

Kauhajoen ja Lapväärtin välisellä alueella asutus on harvaa. Tielinjan yhdistämien taajamien yhteenlaskettu asukasmäärä on noin 6.300 asukasta.

Tuotantolaitokset

Alueen tärkeimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Kauhajoella ja Lapväärtissä.

Matkailu

Tarkasteltavan tieosuuden parantamisella ei ole matkailua edistäviä vaikutuksia.

Vuoden 1990 tieverkko

Vuoden 1990 tavoiteverkossa yhteys on seudullista tietä välillä Kauhajoki - Pöntäne ja kokoojatietä välillä Pöntäne - Lapväärtti.

Liikenne

Tieosuuden liikennemäärät ovat hyvin alhaiset. Suurimmalla osalla tieyhteyttä KVL 1983 oli alle 700 ajon/vrk. Kauhajoella liikennemäärät olivat 1000-3000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Tieyhteyden parantaminen seudullisena tienä edellyttää ohikulkutien rakentamista Lapväärtin keskustaan. Lisäksi tien kantavuutta on parannettava 15 km:n matkalla välillä Kauhajoki - Pöntäne.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n vuosille 1986-1991 laaditun toimenpideohjelman mukaan nykyisen tieyhteyden rakennetta parannetaan vuosina 1985-86 mt 633:lla välillä Karijoki - Pöntäne 12 km:n matkalla.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on seudullisena tienä noin 25 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 10 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 5 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 10 milj. mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden.

5.3.3

KAUHAJOKI - KARVIA - PARKANO

REITTI

(Kauhajoki -) Kauhajärvi - Karvia - Parkano

Väestö

Kauhajoen ja Parkanon välinen alue on harvaan asuttua. Tielinjan yhdistämien taajamien yhteenlaskettu asukasmäärä on noin 11.000 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Merkittävimmät alueen tuotantolaitokset sijaitsevat Kauhavalla ja Parkanossa.

Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Kauhajoella, Karvialla ja Virroilla.

Matkailu

Tie yhdistää Kauhajoen ja Parkanon matkailukeskukset toisiinsa.

Vuoden 1990 verkko

Vuoden 1990 tavoiteverkossa yhteys Kauhajoelta Karvialle on merkitty Nummijärven kautta kokoojatienä. Tässä tarkasteltu yhteys Kauhajoki - Kauhajärvi - Karvia on yhdystie välillä Kauhajärvi - Karvia.

Liikenne

Tieosuuden liikennemäärät (KVL 1983) ovat olleet alhaiset; pääosin 200-700 ajon/vrk. Parkanossa liikennemäärä on suurin, 3900 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Tieyhteyden parantaminen ei edellytä uuden tien rakentamista.

Välillä Kauhajoki - Kauhajärvi tieyhteys ja sille tarvittavat toimenpiteet on esitelty aiemmin Kauhajoki - Kankaanpää -vaihtoehdon yhteydessä.

Kauhajärvi - Parkano -välin toteuttaminen seudullisena tienä edellyttää tien leventämistä ja kestopäällystämistä välillä Kauhajärvi - Karvia.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

THYKS ei sisällä tiesuuntaa parantavia nimettyjä hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on seudullisena tienä noin 15 milj.mk välillä Kauhajärvi - Parkano. TVL:n toimenpideohjelmissa ja THYKS 1986-2000:ssa ei ole ko. tiesuuntaa parantavia nimettyjä hankkeita.

Koska tiesuunta on THYKSissä käsitelty yhdystienä, on koko 15 milj.mk lisäkustannusta.

5.4 Suomenselän pohjoisosassa

Suomenselän pohjoisosassa tieverkon rakenne on varsin selkeä. Merkittävin ongelma liittyy Keski-Pohjanmaan ja Kainuun pohjoisosien väliseen seudulliseen yhteyteen, jonka yhdistävyys välillä Pulkki - Kestilä on huono.

5.4.1 HAAPAVESI - PULKKILA - KESTILÄ

REITTI

Haapavesi - Pulkki - Lievoperä - Pihkalanranta - Kestilä

Aluerakenne

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tieyhteys kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tieyhteys kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 19.

Reitin Haapavesi - Pulkki - Kestilä yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Haapavesi - Pulkki (D3 - E2)	seudullinen tie	seudullinen tie
Pulkki - Kestilä (E2 - E3)	seudullinen tie	seudullinen tie

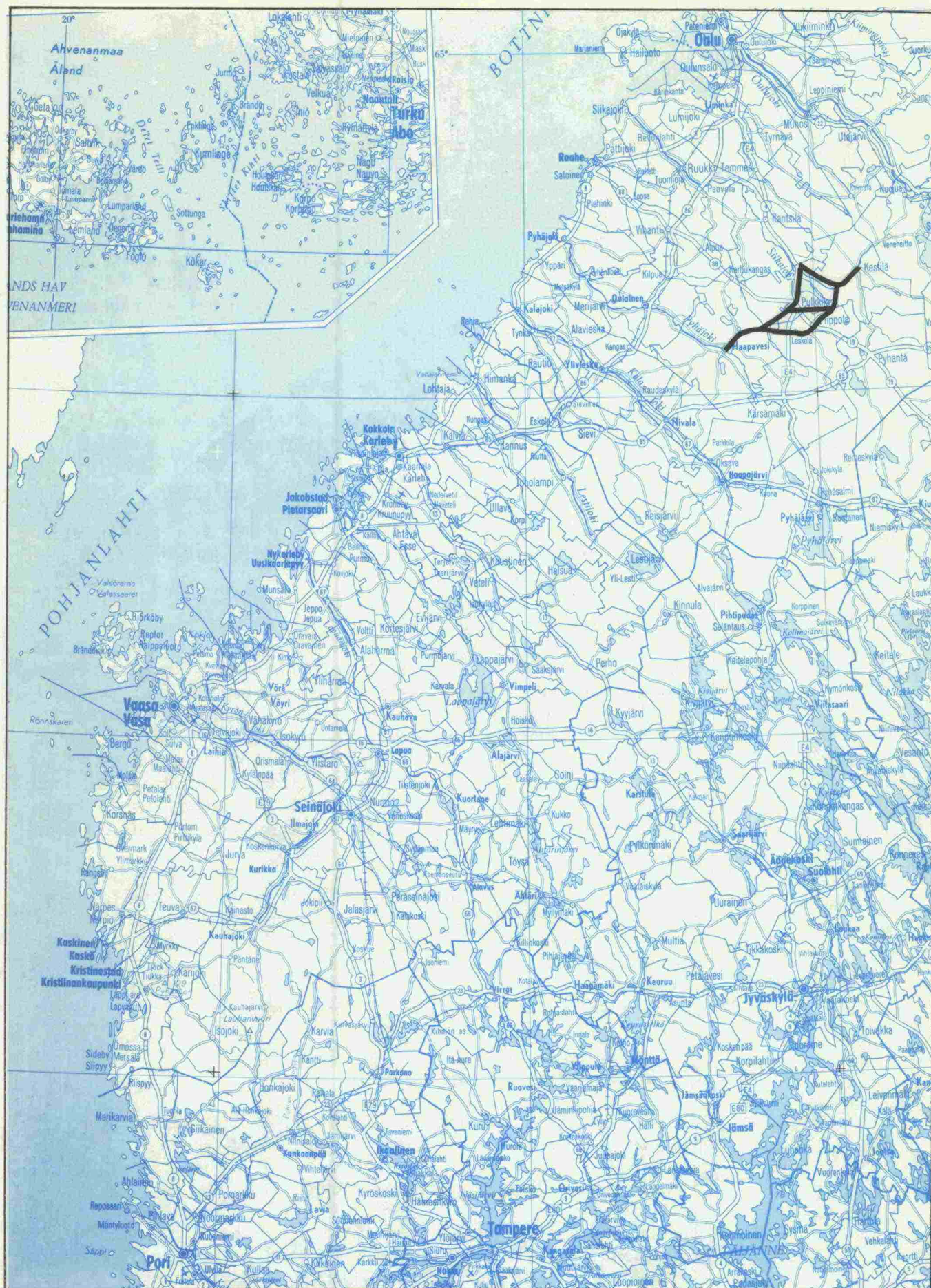
Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää ko. keskusten väliset yhteystarpeet. Haapavesi - Oulu -yhteyden voidaan katsoa edellyttävän kantatien luokkaista yhteyttä, jolloin väli Haapavesi - Pulkki tulisi kantatieksi.

Väestö

Tarkasteltavana oleva alue on erittäin harvaan asuttua. Tielinjan yhdistämien taajamien yhteenlaskettu väestömäärä on noin 4.600 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Alueen tärkeimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Haapavedellä. Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Haapavedellä ja Pulkkilassa.



KUVA 32 SUOMEN SELÄN POHJOISOSAN TIESUUNNAT

SUOMEN SELÄN
TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY

Matkailu

Tarkasteltavan tieosuuden parantamisella ei ole merkittäviä matkailua edistäviä vaikutuksia.

Vuoden 1990 tavoiteverkko

Ehdotettu tielinja on vuoden 1990 tavoiteverkossa seudullista tietä koko matkalla. Tavoiteverkossa Pulkkilan ja Kestilän välistä yhteyttä on oikaistu Uljuan altaan yli. Käytännössä oikaisuhanke ei ole viime vuosina edistynyt.

Asema päätieverkossa

Pulkkilan ja Kestilän välillä Uljuan altaan eteläpuolelta linjattu tieyhteys on 5 km nykyistä yhteyttä lyhyempi.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät (KVL 1983) ovat suurimmillaan Pulkkilan kohdalla 2000-2400 ajon/vrk. Muualla liikennemäärät ovat pääasiassa 300-1000 ajon/vrk.

Tarvittavat toimenpiteet

Jos tieyhteys parannetaan kantatieksi, on uutta tietä rakennettava noin 13 km välille Pulkkila - Lievoperä. Suuntausta on parannettava 25 km:n matkalla väleillä Haapavesi - Honkaperä, Junnonoja - Pulkkila ja Lievoperä - Pihkalanranta ja Täperä - Kestilä. Kantavuutta on parannettava 30 km:n matkalla väleillä Haapavesi - Junnonoja ja Lievoperä - Täperä. Tie on kestopäällystettävä 20 km:n matkalla väleillä Haapavesi - Honkaperä ja Lievoperä - Pihkalanranta ja tietä on levennettävä 35 km:n matkalla väleillä Haapavesi - Pulkkila ja Pihkalanranta - Kestilä.

Jos tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, on suuntausta parannettava 15 km:n matkalla väleillä Junnonoja - Pulkkila, Värylänsaari - Pihkalanranta ja Täperä - Kestilä. Tien kantavuutta on parannettava 40 km:n matkalla väleillä Haapavesi - Junnonoja ja Terskanperä - Täperä. Tietä on levennettävä 10 km välillä Pihkalanranta - Kestilä ja päällystettävä 10 km:n matkalla välillä Vorna - Pihkalanranta.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n toimenpideohjelmiin ei vuosina 1986-2000 sisälly nimettyjä parantamishankkeita tarkasteltavalla tiesuunnalla.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 60 milj.mk ja seudullisena tienä noin 30 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmissa ja THYKS 1986-2000:ssa ei ole ko. tiesuuntaa parantavia nimettyjä hankkeita.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejaksot on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 30 milj.mk.

Tiesuunta on ennestään luokiteltu kokonaan seudulliseksi, joten lisäkustannuksia THYKSiin nähden aiheuttaa vain kantatietasoinen ratkaisu. Tämä lisäkustannus on 30 milj.mk.

5.4.2

HAAPAVESI - PIIPPOLA - KESTILÄ

REITTI

Haapavesi - Leskelä - Piippola - Pihkalanranta - Kestilä

Aluerakenne

Seuraavassa taulukossa on esitetty kuntakeskukset, joiden kautta suunniteltu tieyhteys kulkee, niiden keskusluokat sekä tien yhdistämien taajamien keskusluokkien mukainen yhteystarve ja vuoden 1990 tavoitteellinen tieluokka.

Taulukko 20.

Reitin Haapavesi - Piippola - Kestilä yhdistämien keskusten väliset yhteystarpeet ja vuoden 1990 tieluokat

Väli	Yhteystarve	v. 1990 tieluokka
Haapavesi - Piippola (E1 - F1)	kokoojatie	seudullinen tie/ kokoojatie
Piippola - Kestilä (F1 - E3)	kokoojatie	kokoojatie/ seudullinen tie

Vuoden 1990 tavoiteverkko täyttää esitetyt yhteystarpeet.

Väestö

Tarkasteltavana oleva alue on erittäin harvaan asuttu. Tielinjan yhdistämien taajamien (F1-luokkaiset ja sitä ylemmän tason keskukset) yhteenlaskettu väestömäärä on noin 4.200 asukasta.

Tuotantolaitokset ja kaivannaistoiminta

Alueen tärkeimmät tuotantolaitokset sijaitsevat Haapavedellä. Kaivannaistoimintaa harjoitetaan Haapavedellä.

Vuoden 1990 tavoiteverkko

Tarkasteltavan tieyhteyden on vuoden 1990 tavoiteverkossa oletettu säilyvän nykyisellään. Tällöin välit Haapavesi - Ojakylä ja Pihkalanranta - Kestilä ovat seudullista tietä ja väli Ojakylä - Leskelä - Piippola - Pihkalanranta on kokoojatietä.

Liikenne

Tielinjan nykyiset liikennemäärät (KVL 1983) ovat suurimmillaan 800-900 ajon/vrk ja pääasiassa 200-500 ajon/vrk.

Rakennettava osuus

Tarkasteltavan tieyhteyden parantaminen ei välttämättä edellytä uuden tien rakentamista. Jos tie parannetaan kantatietaluokkaisena, on Piippolan kohdalle rakennettava ohikulkutie. Lisäksi on tien suuntausta parannettava 35 km:n matkalla väleillä Haapavesi -Piippola ja Täperä - Kestilä. Kantavuutta on parannettava 50 km:n matkalla välillä Haapavesi - Täperä. Tie on kestopäällystettävä välillä Haapavesi - Ojakylä ja levennettävä välillä Haapavesi - Täperä.

Jos tieyhteys toteutetaan seudullisena tienä, kantavuutta on parannettava välillä Haapavesi - Täperä. Tietä on levennettävä väleillä Pihkalanranta - Kestilä ja Leskelä - Piippola. Suuntausta on parannettava välillä Täperä - Kestilä.

Ohjelmien mukaiset toimenpiteet

TVL:n vuosille 1986-1991 laaditun toimenpideohjelman mukaan nykyisen tien rakennetta parannetaan mt 801:llä välillä Leskelä - Tuomaala 8 km:n matkalla vuosina 1989-90.

THYKS 1986-2000 ei sisällä tiesuuntaa parantavia nimettyjä hankkeita.

Toimenpiteiden toteuttamiskustannukset

Tiesuunnan parantamisen kustannusarvio liitteen 7 mukaisesti on kantatienä noin 45 milj.mk ja seudullisena tienä noin 30 milj.mk. TVL:n toimenpideohjelmien ja THYKS 1986-2000:n ko. tiesuuntaa parantavien nimettyjen hankkeiden (ei sisällä liittymäjärjestelyjä eikä kevyen liikenteen väyliä) kustannusarvio on noin 5 milj.mk.

Nimettyjen hankkeiden lisäksi THYKSiin sisältyy rakenteen parantamisen kokonaissumma, jolla tiesuunnan jo ennestään seudullisiksi luokitellut tiejakso on laskettu voitavan parantaa muiltakin osin tieluokkansa vähimmäistasoon. Tällä tiesuunnalla näiden nimeämättömien toimenpiteiden tarve on noin 10 milj.mk.

Koska tiesuunta sisältää kokooja- ja yhdistietasoisia tai uusia tiejaksoja, tiesuunnan toteuttamisesta seudullisena tienä on 15 milj.mk:n lisäkustannus THYKSiin nähden. Kantatietaso puolestaan aiheuttaa 30 milj.mk:n lisäkustannuksen.

LIITTEET

SUOMENSELÄN KUNTIEN KESKUSLUOKITUS JA ASUKASLUVUN KEHITYS

Kunta	Keskusluokka			Asukasluvun kehitys									
	1983	1990-1995	2000-2010	1950	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	2000	2010
Kannonkoski	F1	F1	F1	3 500	3 600	3 400	2 700	2 400	2 200	2 100	2 100	2 000	2 000
Karstula	E2	E2	E1	7 300	7 600	7 200	6 200	5 700	5 600	5 700	5 800	5 900	5 900
Kinnula	F1	E3	E3	2 900	3 200	3 100	2 500	2 300	2 300	2 300	2 400	2 500	2 500
Kivijärvi	E3	F1	F1	2 800	3 100	2 900	2 500	2 200	2 100	2 000	2 000	2 000	1 900
Kyyjärvi	F1	E3	E3	2 800	3 000	2 800	2 300	2 000	2 000	2 000	2 000	1 900	1 900
Multia	F1	F1	F1	4 300	4 200	3 900	3 500	2 900	2 700	2 600	2 600	2 500	2 400
Pihtipudas	E2	E2	E2	7 600	8 700	8 000	7 100	6 400	6 100	6 000	6 000	6 000	5 700
Pylikönmäki	F2	F2	F2	2 600	2 500	2 300	1 900	1 600	1 400	1 400	1 400	1 300	1 200
Keski-Suomen lääni (8 kuntaa)				33 800	35 900	33 600	28 700	25 500	24 300	24 100	24 300	24 100	23 500
Keski-Suomen SKL													
Alajärvi	D3	D3		9 300	9 700	9 400	8 700	8 300	8 700	9 100	9 500	9 850	10 000
Alavus	D3	D3		11 800	11 600	11 300	10 700	10 200	10 400	10 700	11 000	11 200	11 200
Halsua	F1	E3		2 200	2 200	2 100	1 900	1 600	1 600	1 700	1 750	1 800	1 800
Isojoki	E3	E3		5 600	5 000	4 700	4 000	3 500	3 200	3 100	3 200	3 200	3 200
Jalasjärvi	E1	E1		13 900	12 800	12 300	11 100	10 500	10 300	10 300	10 600	10 700	10 700
Karjajoki	F1	F1		3 400	3 000	2 700	2 400	2 100	2 000	2 000	2 000	2 050	2 050
Kauhajoki	D3	D2		17 000	16 300	15 800	14 900	14 400	14 900	15 600	16 300	16 600	16 600
Kuortane	E3	E2		6 100	6 000	5 900	5 600	5 200	5 000	5 100	5 300	5 300	5 300
Lehtimäki	E3	E3		2 900	3 000	2 900	2 600	2 400	2 400	2 500	2 500	2 500	2 500
Lestijärvi	F1	F1		1 600	1 700	1 700	1 400	1 100	1 000	1 100	1 150	1 150	1 150
Perho	E3	E3		3 700	3 900	3 700	3 200	2 900	3 100	3 400	3 500	3 700	3 800
Peräseinä-joki	E3	E3		6 000	5 700	5 200	4 700	4 200	4 200	4 200	4 200	4 250	4 250
Soini	E3	E3		4 300	4 400	4 300	3 800	3 200	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Toholampi	E2	E2		5 000	4 700	4 500	4 000	3 800	3 900	4 100	4 300	4 500	4 550
Töysä	E3	E3		4 400	4 100	3 900	3 700	3 300	3 200	3 100	3 200	3 200	3 200
Vimpeli	E2	E1		4 300	4 300	4 200	3 800	3 600	3 700	3 900	4 000	4 100	4 100
Ahtäri	D3	D3		8 400	8 400	8 100	7 600	7 300	7 500	7 700	7 950	8 100	8 100
Evijärvi	E2	E2		4 200	4 100	3 900	3 500	3 400	3 400	3 400	3 600	3 800	3 900
Ullava	F2	F2		1 500	1 500	1 400	1 100	1 100	1 000	1 100	1 100	1 200	1 200
Lappajärvi	E3	E3		5 800	5 500	5 300	4 800	4 400	4 500	4 600	4 700	4 700	4 800
Kortesjärvi	E2	E1		4 100	3 600	3 300	3 100	2 900	2 900	2 900	2 900	2 900	3 000
Vaasan lääni (21 kuntaa)				125 500	121 500	116 600	106 500	99 400	99 900	102 600			
Vaasan läänin SKL													
Haapajärvi	D3	D3	...	9 400	9 200		8 000	7 800	8 200	8 400	9 000	9 300	...
Haapavesi	E1	D3	...	8 500	8 500		7 400	7 200	7 300	7 700	8 150	8 400	...
Kestilä	E3	E3	...	3 600	3 400		2 900	2 400	2 300	2 200	2 350	2 400	...
Kärsämäki	E3	E2	...	4 700	5 000		4 000	3 600	3 400	3 600	3 700	3 800	...
Nivala	E1	D3	...	12 500	11 900		10 200	10 100	10 500	11 000	11 800	12 100	...
Piippola	F1	E3	...	2 100	2 100		1 800	1 600	1 500	1 500	1 650	1 700	...
Pulkila	E2	E2	...	2 500	2 500		2 200	2 000	2 000	2 100	2 400	2 500	...
Pyhäjärvi	E1	D3	...	8 900	9 600		8 700	8 300	8 000	8 000	8 200	8 300	...
Pyhäntä	F1	E3	...	2 100	2 100		1 800	1 700	1 700	1 900	2 200	2 300	...
Rantsila	E3	E3	...	3 800	3 700		3 000	2 700	2 500	2 500	2 600	2 700	...
Reisjärvi	E3	E2	...	4 700	4 700		3 900	3 700	3 600	3 700	3 800	3 850	...
Sievi	E3	E2	...	6 400	5 800		4 800	4 500	4 400	4 600	4 750	4 900	...
Utajärvi	E2	E2	...	8 300	6 000		5 200	4 100	3 800	3 900	4 000	4 100	...
Oulun lääni (12 kuntaa)				77 500	74 500		63 900	59 700	59 200	61 100			
Pohjois-Pohjanmaan SKL													
** Honkajoki	E3	E3	...	4 000	3 600	3 400	2 900	2 700	2 500	2 500	2 400	2 300	2 200
** Karvia	E3	E3	...	5 400	4 800	4 500	4 200	3 900	3 800	3 600	3 600	3 500	3 400
Kihniö	E3	E3	...	4 200	4 100	3 700	3 300	3 000	2 900	2 900	2 900	...	2 820
* Kuru	E3	E3	...	5 400	5 100	4 600	4 000	3 500	3 300	3 200	3 200	...	3 200
Parkano	D3	D3	...	8 900	8 400	8 800	8 400	8 500	8 800	8 800	9 300	...	9 550
** Siikainen	E3	E3	...	5 000	4 400	3 800	3 200	2 800	2 600	2 500	2 500	2 500	2 400
* Virrat	D3	D3	...	12 400	11 500	10 800	10 100	9 800	9 600	9 500	9 700	...	9 800
Hämeen lääni (*), Turun ja Porin lääni (7 kuntaa)				45 300	41 900	39 600	36 100	34 200	33 500	33 000			
Satakunnan SKL (**)													
Tampereen SKL													

Huom. Keskusluokitus on esitetty palveluvarustuksen mukaan.

SUURIMMAT TEOLLISUUSLAITOKSET (tiedot vuosilta 1982-85)

(> 50 työntekijää, Vaasan läänissä > 70 työntekijää)

			työntek.	
1.	Vapo	Peräseinäjoki	125	turvetuotanto
2.	Oy PPTH Norden Ab	Peräseinäjoki	450	metallirakenteet
3.	Itikka Osk	Seinäjoki	790	lihanjalostus
4.	Maitojaloste Osk	Seinäjoki	385	maidonjalostus
5.	Hankkija	Seinäjoki	319	rehujen valmistus
6.	Lassila & Tikanoja Oy	Seinäjoki	460	vaatteiden valmistus
7.	Seinäjoen Kenkätehdas Oy	Seinäjoki	220	kenkien valmistus
8.	Ilkka Oy	Seinäjoki	193	kustannustoiminta
9.	Vaasa Oy, Seinäjoen kirja-paino	Seinäjoki	99	kustannustoiminta
10.	Maan Liha Oy	Kauhajoki	200	lihanjalostus
11.	Lassila & Tikanoja Oy	Kauhajoki	140	vaatteiden valmistus
12.	Rauma-Repola Oy	Kauhajoki	250	rakennusmat. valm.
13.	Onninen Oy	Kauhajoki	140	erikoiskon. ja laitteet
14.	Oy Kymi-Strömberg Ab	Kauhajoki	370	teoll. sähkökon. ja laitt.
15.	Pouttu Oy	Kannus	215	lihanjalostus
16.	Suomen Silkkikutomo Oy	Kannus	98	vaatteiden valmistus
17.	Keskipohjan Juustokunta	Toholampi	141	maidonjalostus
18.	Oy Alko Ab	Ilmajoki	100	väkijuoman valmistus
19.	Suomen Trikoo Oy	Ilmajoki	200	vaatteiden valmistus
20.	Keskimäen Neulomo Oy	Ilmajoki	80	"
21.	Ilko Oy	Ilmajoki	80	metallituotteet
22.	Oy Suomen Eiser Ab	Alajärvi	121	vaatteiden valmistus
23.	Alajärven Mattokutomo	Alajärvi	90	mattojen valmistus
24.	Oy Keppo Ab	Alajärvi	90	nahan valmistus
25.	Vapo	Alavus	85	turvetuotanto
26.	Alavuden Puunjalostus-tehdas	Alavus	600	puutav. ja rak.ain. valm.
27.	Lemminkäinen Oy	Alavus	250	metallirakent. valm.
28.	Abecita Oy	Lapua	103	vaatteiden valmistus
29.	Lapuan Patruunatehdas	Lapua	550	kemiall.tuott. valm.
30.	Lapuan Sähkö Oy	Lapua	80	sähkön tuotanto
31.	Isohella Oy	Kurikka	108	vaatteiden valmistus
32.	Lassila & Tikanoja Oy	Kurikka	88+	"
			210	"
33.	Kurikan Puunjalostustehdas	Kurikka	300	kalusteiden valmistus
34.	Betoninummi Oy	Kurikka	135	kivennäisteollisuus
35.	Velsa Oy	Kurikka	286	autot ja autonosat
36.	Jyllinkosken Sähkö Oy	kurikka	92	sähkön tuotanto
37.	Kesko Oy	Kaustinen	85	vaatteiden valmistus
38.	Kesko Oy	Perho	145	"
39.	Lassila & Tikanoja Oy	Kuortane	120	"
40.	Lassila & Tikanoja Oy	Vimpeli	122	"

41. Paavo Rannila Oy	Vimpeli	120	rauta, teräs ja ferro-seokset
42. Oy Keppo Ab	Kortesjärvi	75	vaatteiden valmistus
43. Ylinen Ky	Kauhava	75	"
44. Espe Oy	Kauhava	150	muovituott. valmistus
45. Ylisen Neulomo	Alahärmä	150	
46. Pirtti-Kaluste, Liias Ky	Alahärmä	80	kalusteiden valmistus
47. Bröderna Gustafsson Kb	Kruunupyy	76	nahan valmistus
48. Ab Rani Plast	Kruunupyy	212	tekoaineiden valm.
49. Urho Viljamaa Oy	Jalasjärvi	180	kenkien valmistus
50. Kitulakosken Saha Oy	Töysä	85	puutavaran valmistus
51. Oy Fiskars Ab	Ähtäri	170	metallituott. valm.
52. Junkkari Oy	Ylihärmä	125	maatalouskon. valm.
53. Maaseudun Kone Oy	Ylihärmä	84	"
54. Pellonpaja Oy	Ylihärmä	105	"
55. Oy Kafi Ab	Teuva	77	autot ja autosat
56. G.A.Serlachius	Keuruu	237	puunjalostus
57. Kust. Oy Otava	Keuruu	269	kustannustoiminta
58. Oy Stockhaus & Co Ab	Keuruu	168	vaatteiden valmistus
59. Kaapelitehdas Reka Oy	Keuruu	51	sähkölaitt. ja varust.
60. Keuruun Sähkö Oy	Keuruu	61	sähköpalvelu
61. Imatran Voima Oy	Petäjävesi	94	sähkön tuotanto
62. Pine Sportswear	Petäjävesi	75	vaatteiden valmistus
63. Helsingin Rauta Kosken- saaren Oy	Petäjävesi	74	metallituott. valm.
64. Profar Oy	Multia	99	vaatteiden valmistus
65. Makrotalo Oy	Saarijärvi	212	rak.elementtien valm.
66. Ari-Note Oy	Saarijärvi	60	lämpöelementt. valm.
67. Keski-Suomen Valo Oy	Saarijärvi	79	sähkön tuotanto
68. Oy Terituote Ab	Kinnula	60	vaatteiden valmistus
69. K-Puu Werner Kühn Ky	Kinnula	49	kalusteiden valmistus
70. Honkarakenne Oy	Karstula	132	puutav. ja rak.mat. valmistus
71. Niemenharju Oy	Pihtipudas	50	huvilaveistämö
72. Keski-Suomen Betoni	Uurainen	72	betonituott. valmistus
73. Yhtyneet Paperitehtaat	Jämsä/Kaipola	950	paperin valmistus
74. Yhtyneet Paperitehtaat	Jämsänkoski	1039	paperin valmistus
75. NCH-Tuotanto Oy, Kyyjärven lannoitetehtas	Kyyjärvi		lannoitteiden valm.
76. Osuuskunta Pohjolan Maito	Haapavesi	243	maidonjalostus
77. Misstex Oy	Haapavesi	80	vaatteiden valmistus
78. Haapavesi Oy	Haapavesi	130	puutav. ja rak.mat. valm.
79. Poikkiluhta Oy	Haapavesi	90	metallirakent. valm.
80. Nivalan Osuusmeijeri	Nivala	75	maidonjalostus
81. Kestilä Oy	Nivala	295	vaatetusteoll.
82. T.A.Saarinen Oy	Nivala	150	metalliteoll.
83. Asevarikko 8	Haapajärvi	250	ampumatarvikkeiden valm.
84. Haapa-Tex Oy	Haapajärvi	50	tekstiiliompelu
85. Finn-Ha-Sa Oy	Haapajärvi	80	puutav. ja rak.mat. valm.
86. Finnparru Oy	Haapajärvi	55	"
87. Sievin Jalkine Ky	Sievi	195	kenkien valmistus
88. Kestilän Talotehdas Oy	Kestilä	n.90	puutav. ja rak.mat. valm.
89. Puutav.liike Nordberg Oy	Pyhäjärvi	86	"
90. Pyhännän Rakennustuote Oy	Pyhäntä	247	"

91.	Mänty-Botnia Oy	Kärsämäki	90	puuteollisuus
92.	Rautaruukki Oy	Pulkkila	81	metalliteollisuus
93.	Reima Oy	Parkano	**	vaatteiden valmistus
94.	Parkanon Jalkine Oy	Parkano	**	kenkien valmistus
95.	Aureskoski Oy	Parkano	**	puutav. ja rak.mat. valm.
96.	Parkanon Lista Oy	Parkano	*	"
97.	Oy Rosenlew Ab (saha)	Parkano	**	"
98.	Rauma Repola Oy (konepaja)	Parkano	****	metallirakent. valm.
99.	Inka Lassila & Tikanoja Oy	Virrat	**	köysien, sidenarujen ja verkkojen valm.
100.	Oy Leijona-Pukine Ab	Virrat	**	vaatteiden valmistus
101.	Palmroth Oy	Virrat	*	kenkien valmistus
102.	Kiilto Oy Muoviryhmä	Virrat	*	muovituott. valmistus
103.	Finvac	Virrat	*	teoll.erik.koneet ja laitteet
104.	Viljanmaan Konepaja Ky	Virrat	*	"
105.	Suomen Trikoo Oy Ab	Kihniö	*	trikootuotteiden valmistus
106.	Suomen Trikoo Oy Ab	Kuru	*	"
107.	Kone Oy Ollin Metalli	Karvia	60	metallituott. valm.
108.	Kone Oy	Karvia	60	"
109.	Raiskion Saha	Karvia	70	puutavaran valm.

Henkilökuntaluokka:

- * 51-100 työntek.
- ** 101-250 työntek.
- *** 251-500 työntek.
- **** > 500 työntek.

KAIVOKSET JA KAIVANNAISTOIMINTA

Malmikaivostoiminta

1. Outokumpu Oy Hituran kaivos
2. Outokumpu Oy Pyhäsalmen kaivos
3. Outokumpu Oy Vihannin kaivos
4. Paraisten Kalkki Oy, dolomiittikaivos

Nivala
Pyhäjärvi
Vihanti
Siikainen

Kivenlouhinta, saven ja hiekan otto

5. Suomen Graniitti/Tampereen Kovakivi
6. Pauli Hietaniemi (sora ym.)
7. Keuruun Sora Oy
8. Kivijärven Sora Oy
9. Pihtiputaan Liuskekivi Oy
10. Alajärven Sorahuolto
11. Kivuri Oy
12. Lauri Ojala
13. Kuortaneen Sora ja Kuljetus
14. Lahdensuon Murskaamo
15. Lehtimäen Sora Velj. Hautamäki Ky
16. Luonnonlaatta Ky
17. Oy Partek Ab
18. Ähtärin Sora Ylä-Jussila Ky
19. Kone ja Korjaamo P Nevala & K:nit
20. Maanrakennusliike Esko Lautamäki Ky
21. Matti Tuominen

Kuru
Virrat
Vilppula
Kivijärvi
Pihtipudas
Alajärvi
"
Jalasjärvi
Kuortane
"
Lehtimäki
Soini
Vimpeli
Ähtäri
Haapavesi
Keuruu
"

Turpeennosto ja muokkaus

22. Suomen Maanvilj. Kauppa Oy (SMK) - Turve-
tuotetehdas
23. VAPO
24. VAPO
25. Metsäkuljetus Vesterinen Ky
26. VAPO Haukinevan tehtaas
27. VAPO
28. VAPO
29. Lämpö- ja Kasvuturve
30. Kulj.liike Tapani Haapakangas
31. Turveruukki Oy
32. Turveruukki Oy
33. VAPO
34. VAPO
35. VAPO
73. VAPO
74. VAPO
75. VAPO
76. VAPO
77. VAPO
78. VAPO
79. VAPO
80. VAPO
81. VAPO
82. VAPO
83. VAPO

Parkano
"
Kihniö
Kivijärvi
Peräseinäjoki
Haapajärvi
Haapavesi
Toholampi
Pyhäjärvi
Rantsila
Pulkkila
Honkajoki
Karvia
Siikainen
Keuruu
Petäjävesi
Pihtipudas
Kinnula
Viitasaari
Karstula
Kyyjärvi
Pylkönmäki
Multia
Soini
Ähtäri

Kivennäisteosten valmistus

36. Sementtivalimo P Visala	Parkano
37. Harjun Sementtivalimo	Virrat
38. Virtain Betoni Oy	"
39. Karvian Sementtivalimo ja soramyynti	Karvia
40. Parkkosen Sementtivalimo	Keuruu
41. Pohjois-Hämeen Betoni	"
42. Kinnusbetoni	Kinnula
43. Kyyjärven Sementtituote Ky Löytönen	Kyyjärvi
44. Rakennuspalvelu Paavo Pitkänen	Saarijärvi
45. Paavon Betoni Ky	"
46. Kaivuvalmiste Ky	Pihtipudas
47. Keski-Suomen Betoni Oy	Uurainen
48. Karstulan Sementtituote	Karstula
49. Betonituote Hokkanen Ky	Pylkönmäki
50. Kevyt-Kivi Oy	Alajärvi
51. Alavuden Betoni Oy	Alavus
52. Alavuden Sementtivalimo	"
53. Ijäksen Sementtivalimo	"
54. Betonituotetehdas Ville Rinne	"
55. Niskalan Sementtivalimo	Isojoki
56. Termo-Harkko Oy	Jalasjärvi
57. Sementtivalimo Väinö Väli-Kohtamäki	"
58. Kauhajoen Sementtivalimo	Kauhajoki
59. Kauhajoen Valmisbetoni	"
60. Sementtivalimo Lauri Yli-Havunen Ky	"
61. Kuortaneen Sementtivalimo	Kuortane
62. Tmi Arvokivi	Lehtimäki
63. Sementtivalimo T Leppänen	Soini
64. Elementti-Pitkänen Ky	Töysä
65. Sementtivalimo Raini Kainu	Veteli
66. Sementtivalimo Juho Klemola	"
67. Kiviveistämö Onni Hietanen	Ähtäri
68. Isomäen Sementtivalimo ja Autohajottamo	"
69. Lujabetoni Oy	Haapajärvi
70. Kone ja Korjaamo P Nevala & K:nit	Haapavesi
71. Betonituote L Hautala Ky	Pyhäjärvi
72. Elementtivalimo Osmo Kurra	Sievi

VAPON TURVETUOTANTOALUEET KESKI-SUOMEN, OULUN JA VAASAN LÄÄNIN SUOMENSELÄN KUNNISSA

Vaasan lääni

Kunta	Hallussa oleva tuotantokelpoinen pinta-ala
Karijoki	-
Isojoki	360 ha
Kauhajoki	2 610 ha
Jalasjärvi	3 421 ha
Peräseinäjoki	2 402 ha
Alavus	2 076 ha
Töysä	175 ha
Ähtäri	1 152 ha
Kuortane	456 ha
Lehtimäki	230 ha
Soini	990 ha
Vimpeli	2 365 ha
Alajärvi	- ha
Perho	85
Halsua	750 ha
Lestijärvi	410 ha
Toholampi	-
Yhteensä	17 482 ha

Keski-Suomen lääni

Pylkönmäki	626 ha
Karstula	512 ha
Multia	212 ha
Kyyjärvi	1 532 ha
Kannonkoski	-
Kivijärvi	70 ha
Kinnula	105 ha
Pihtipudas	274 ha
Yhteensä	3 331 ha

Oulun lääni

Pyhäjärvi	764 ha
Haapajärvi	500 ha
Reisjärvi	- ha
Sievi	164 ha
Nivala	- ha
Kärsämäki	160 ha
Haapavesi	3 589 ha
Pyhäntä	1 000 ha
Piippola	- ha
Pulkkila/Kestilä	250 ha
Rantsila	300 ha
Yhteensä	6 727 ha

(Lähde 1)

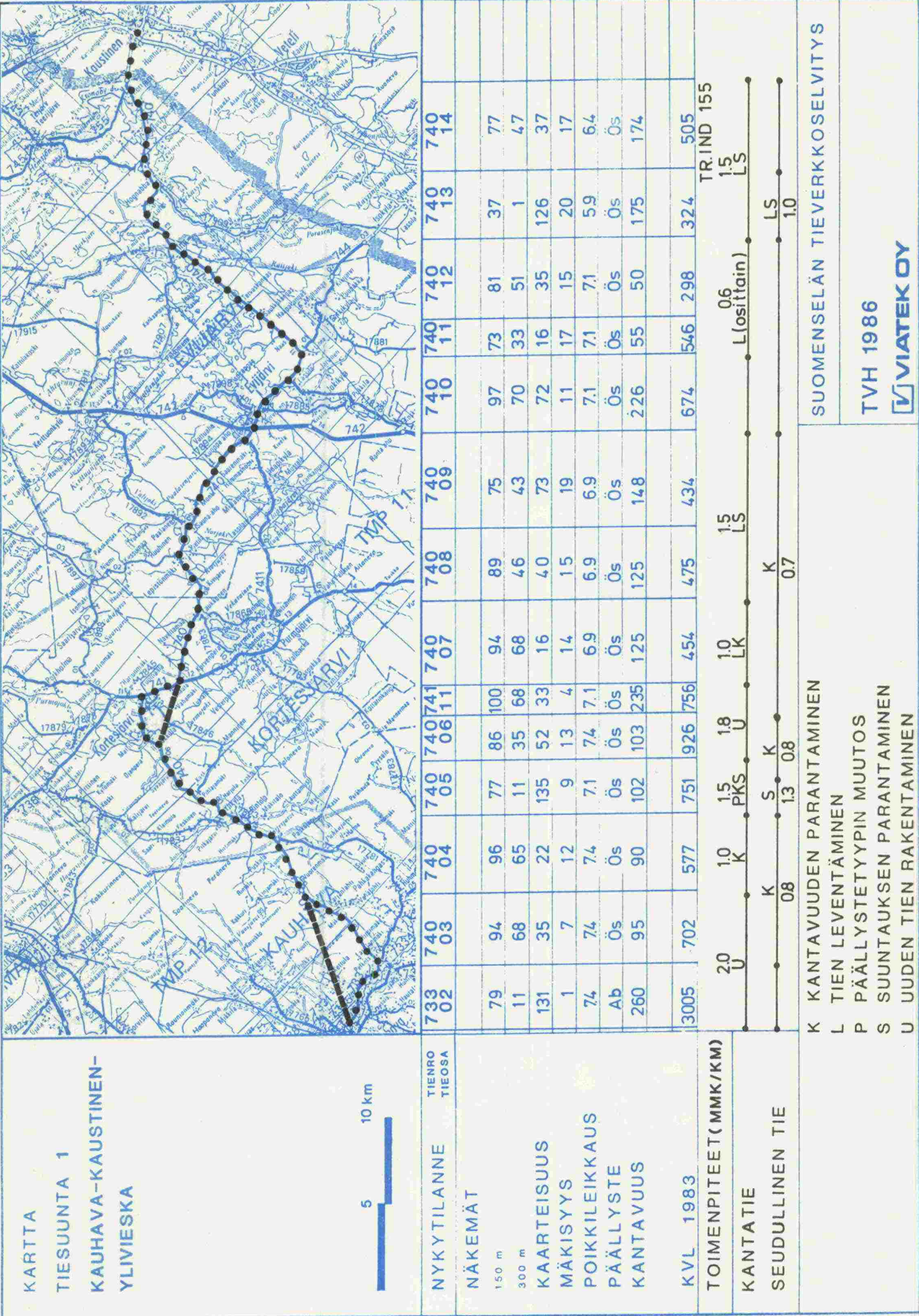


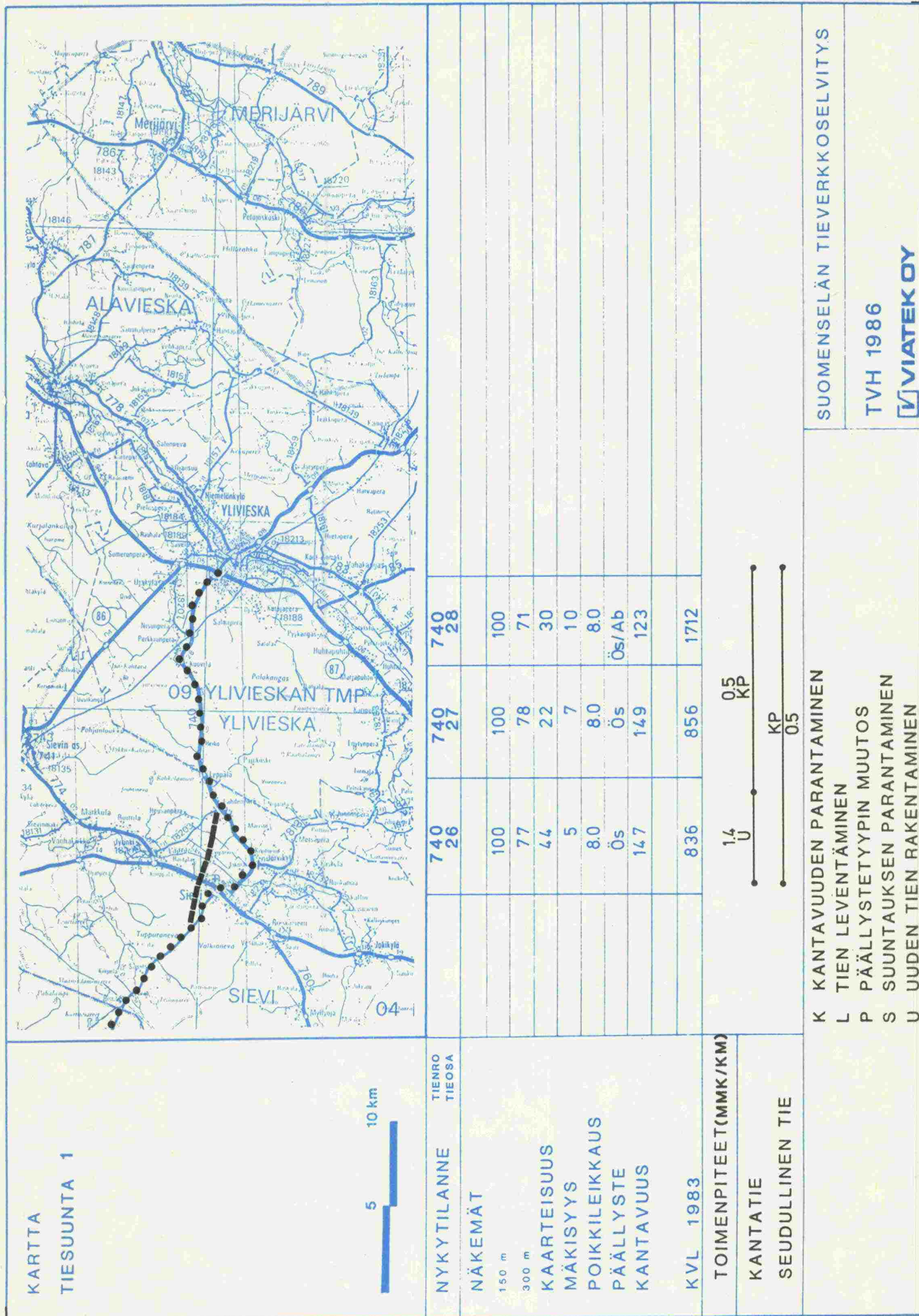
VALTAKUNNALLISEN LIIKENNETUTKIMUKSEN 1981
ALUEJAKO

SUOMENSELÄN
TIEVERKKKOSELVITYS

TVH 1986

 VIATEK OY



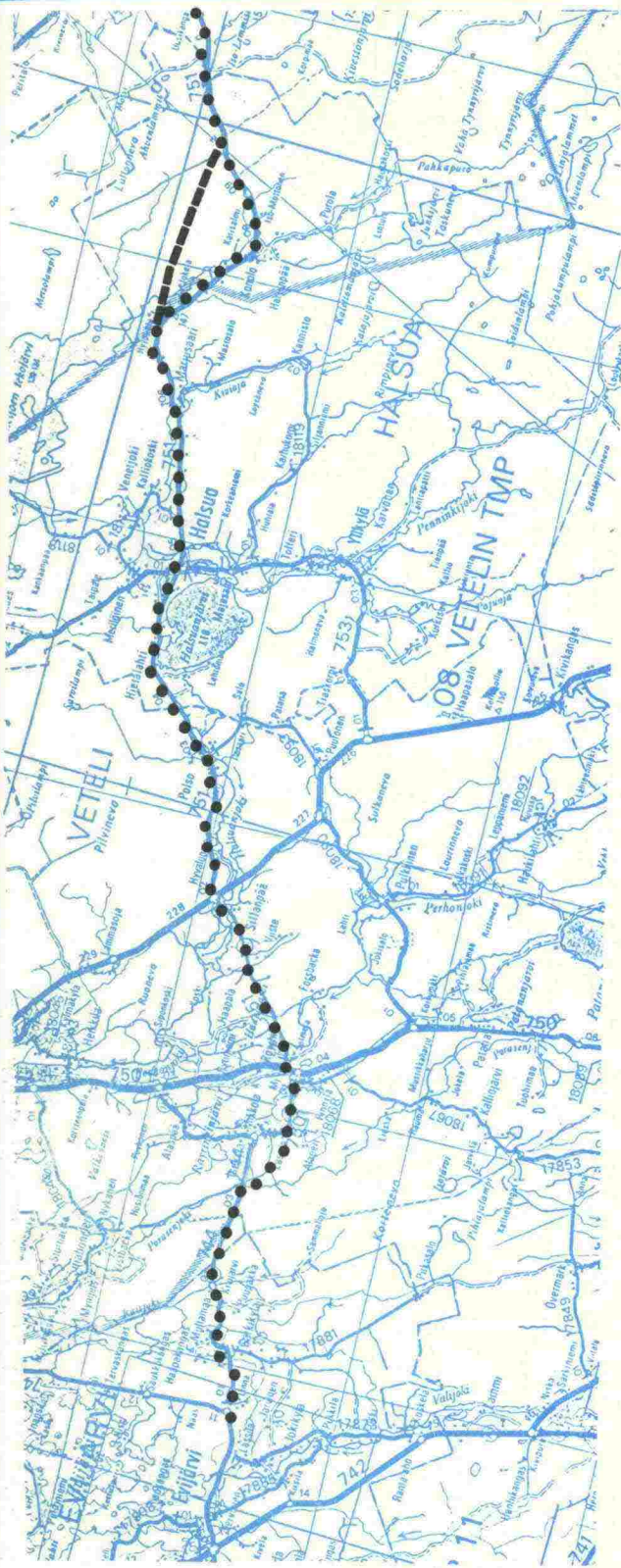


KARTTA 1:200000

TIESUUNTA 2

KAUHAVA – REISJÄRVI –
KÄRSÄMÄKI

5 10 km



NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA												
NÄKEMÄT													
150 m													
300 m													
KAARTEISUUS													
MÄKISYYS													
POIKKILEIKKAUS													
PÄÄLLYSTE													
KANTAVUUS													
KVL 1983													

TOIMENPITEET (MMK/KM)

ALKU KUTEN SUUNTA ①	0.1 S(osittain)	1.0 KLPS	0.8 LKPS	0.7 LKPS	1.0 U	0.8 KLP
KANTATIE						
SEUDULLINEN TIE						

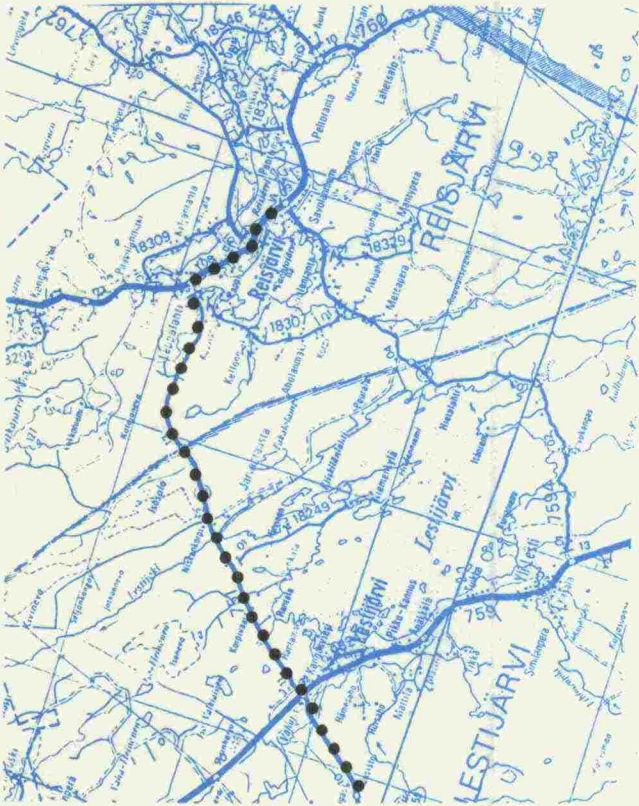
- K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
- L TIEN LEVENTÄMINEN
- P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
- S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
- U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

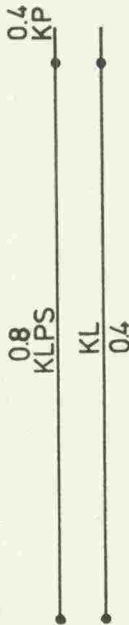
VIA TEK OY

KARTTA
TIESUUNTA 2



NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA		751 10	751 11	751 12	751 13	760 08
NÄKEMÄT							
150 m			98	94	100	92	100
300 m			69	69	86	52	85
KAA RTEISUUS			21	13	21	44	30
MÄKISYYS			7	12	11	13	8
POIKKILEIKKAUS			6,6	6,6	6,6	6,6	8,0
PÄÄLLYSTE			Ös	Ös	Ös	Ös	KAb
KANTAVUUS			69	120	90	117	137
KVL 1983			521	383	415	481	1265

LOPPU
KUTEN
SUUNTA(8A)



TOIMENPITEET (MMK/KM)

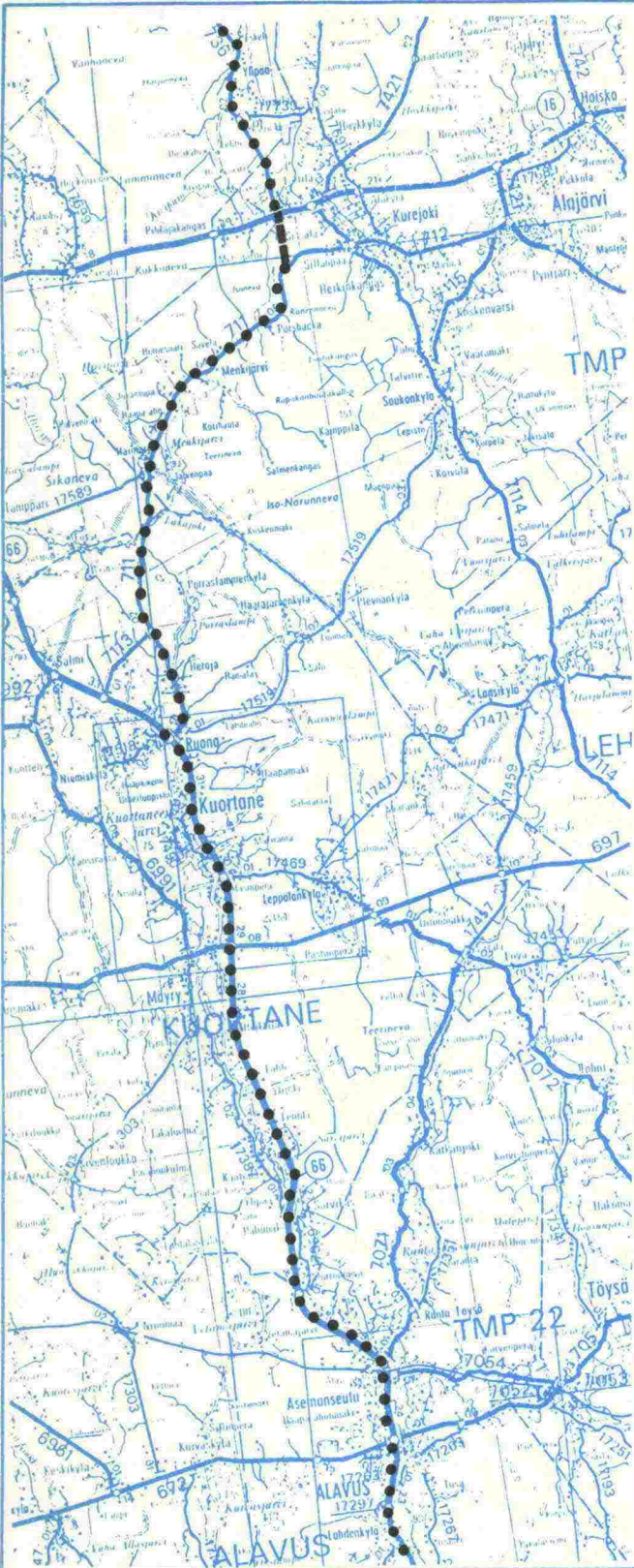
KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

- K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
- L TIEN LEVENTÄMINEN
- P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
- S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
- U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

☒ VIATEKOY



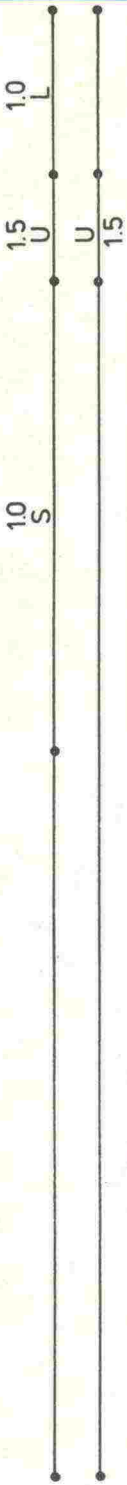
KARTTA
TIESUUNTA 3A
ALAVUS - KUORTANE -
LAPPAJÄRVI - KAUS-
TINEN - YLIVIESKA



NYKYTILANNE	TIIENRO TIEOSA															
NÄKEMÄT																
150 m	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66
300 m	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
KAARTEISUUS	79	88	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
MÄKISYYS	17	16	2	2	8	4	6	8	12	16	16	16	16	16	16	16
POIKKILEIKKAUS	12	9	4	4	10	25	7	9	16	11	11	11	11	11	11	11
PÄÄLLYSTE	10.0	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5	9.5
KANTAVUUS	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab	Ab
	267	274	316	316	326	342	264	288	379	157	157	157	157	157	157	157
KVL 1983	4320	1950	1766	1662	1701	1953	1374	1434	327	183	286	340	401	172	1616	440

TOIMENPITEET (MMK/KM)

KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

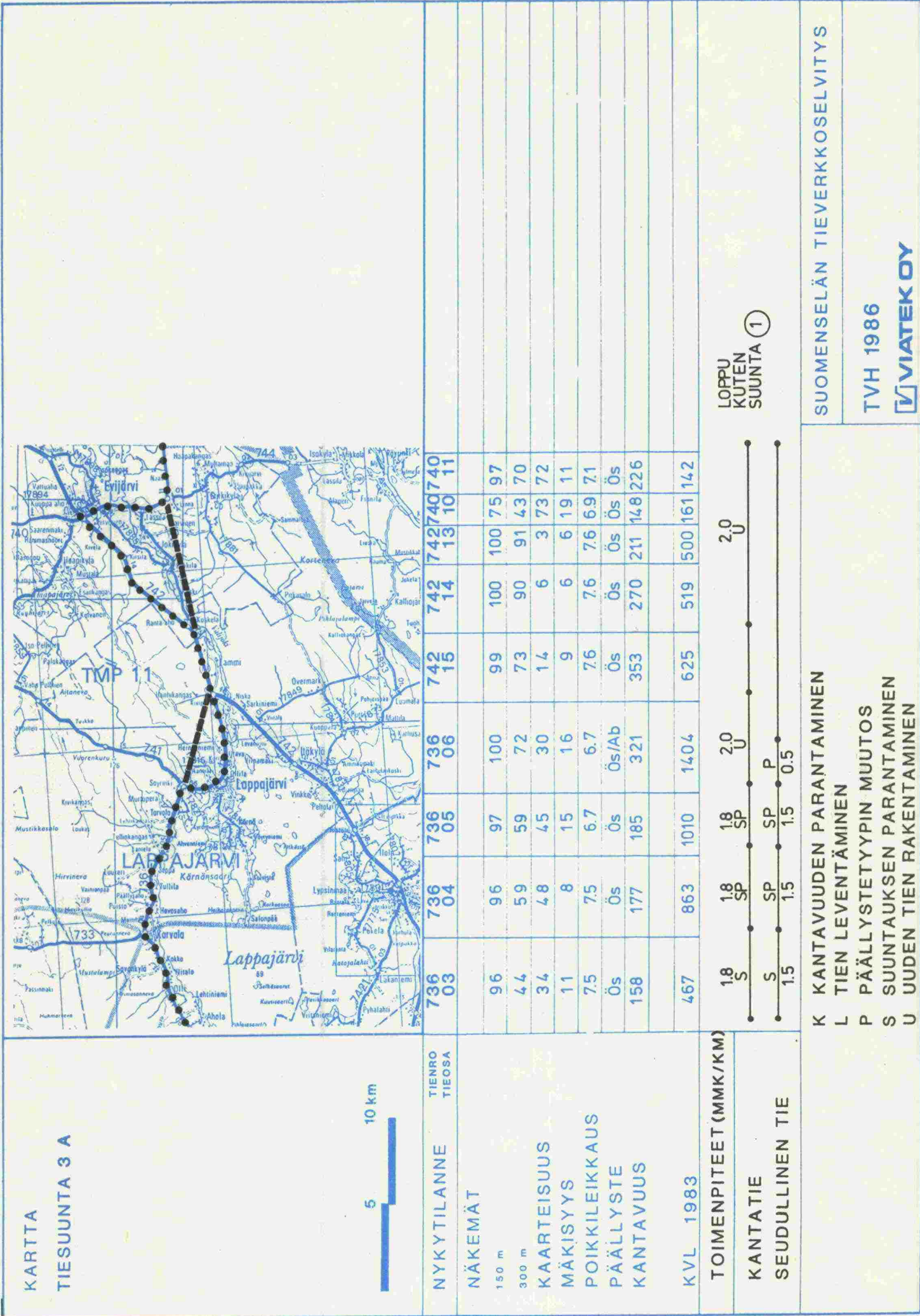


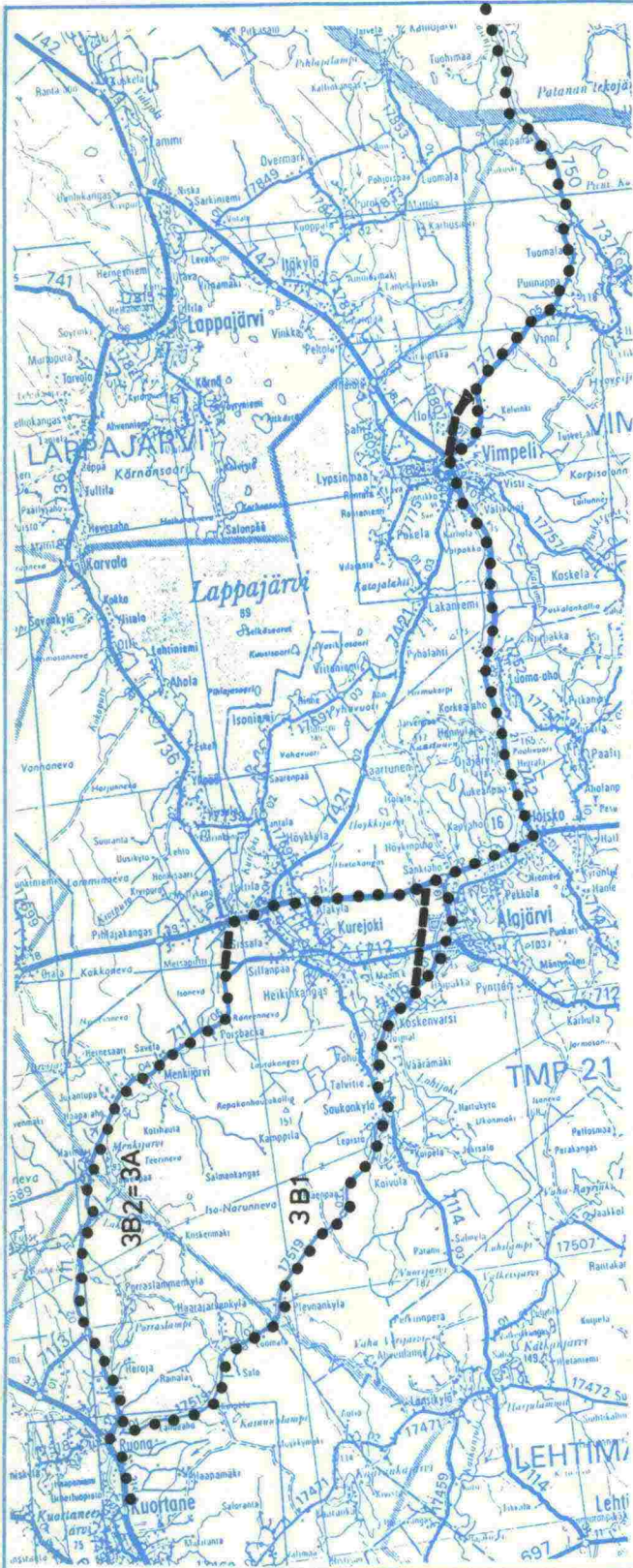
K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986







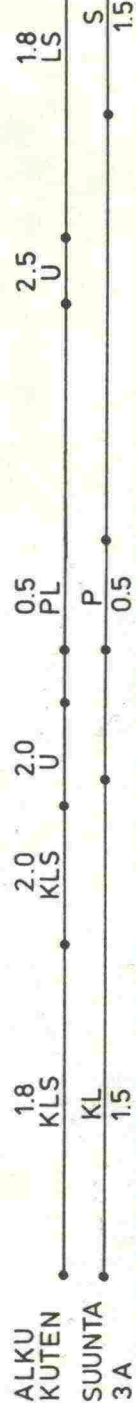
KARTTA
TIESUUNTA 3 B1 JA
3 B2
ALAVUS - KUORTANE -
ALAJÄRVI - VIMPELI -
YLIVIESKA
3 B2: N ALKUOSA
(KUORTANE - VT 16)
KUTEN 3 A



NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA	17519 01	17519 02	17519 03	1714 01	7115 01	7121 16	742 21	742 20	742 19	737 05	750 08	750 07	750 06
NÄKEMÄT														
150 m		-	-	-	94	88	100	100	100	100	93	61	66	96
300 m		-	-	-	36	48	100	88	90	92	44	35	15	52
KAARTEISUUS		-	-	-	95	56	21	2	16	9	49	103	46	39
MÄKISYYS		-	-	-	13	14	5	-	7	12	13	7	14	11
POIKKILEIKKAUS		6.2	6.2/5.7	5.7	6.7	7.1	10.0	8.0	7.4	7.4	6.9	6.9	6.7	6.4
PÄÄLLYSTE		Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ab	Ab	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös
KANTAVUUS		91	65	71	139	158	305	180	197	226	184	137	198	181
KVL 1983		198	232	236	334	735	3161	2276	885	1428	851	347	333	335

TOIMENPITEET (MMK/KM)

KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

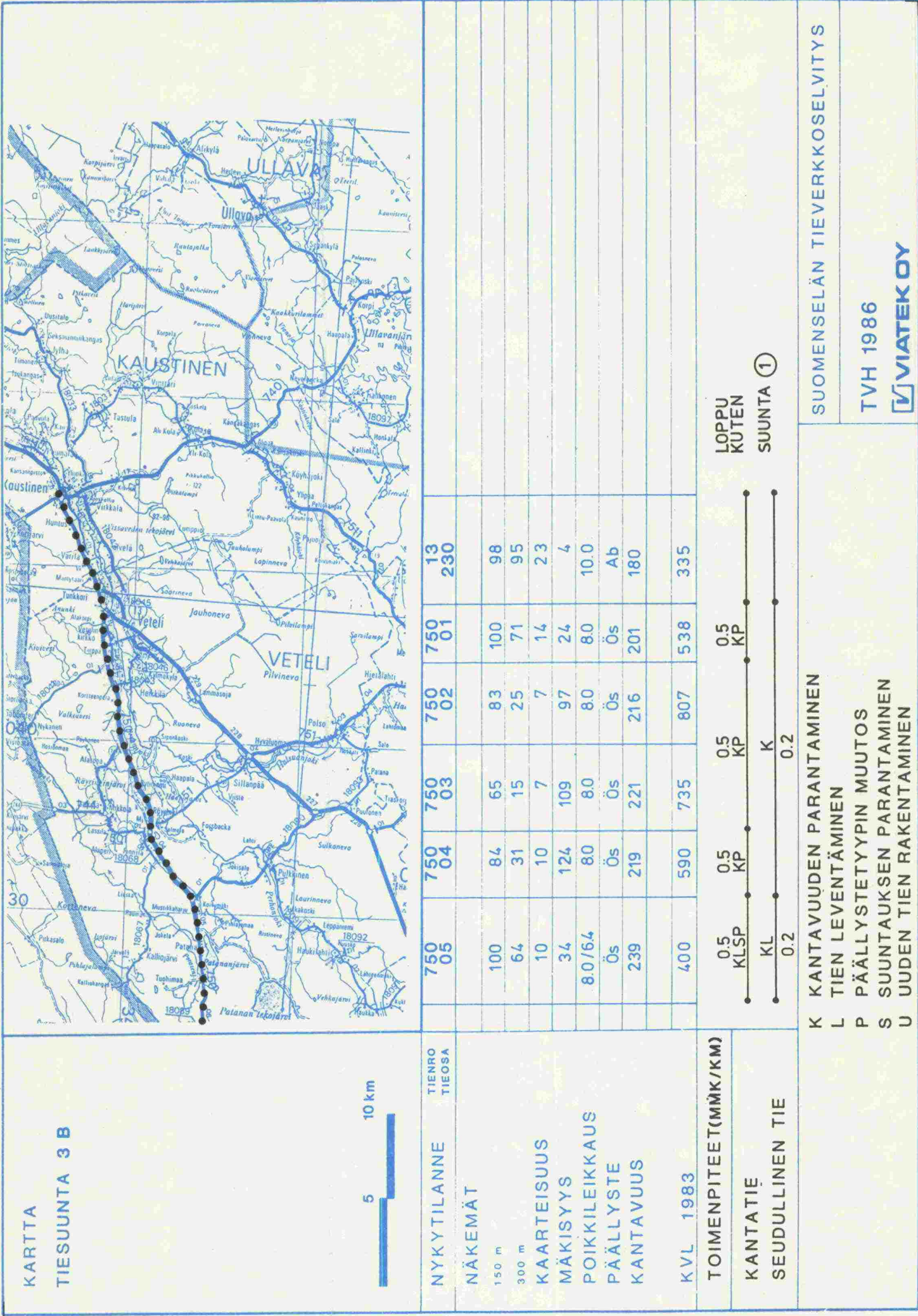


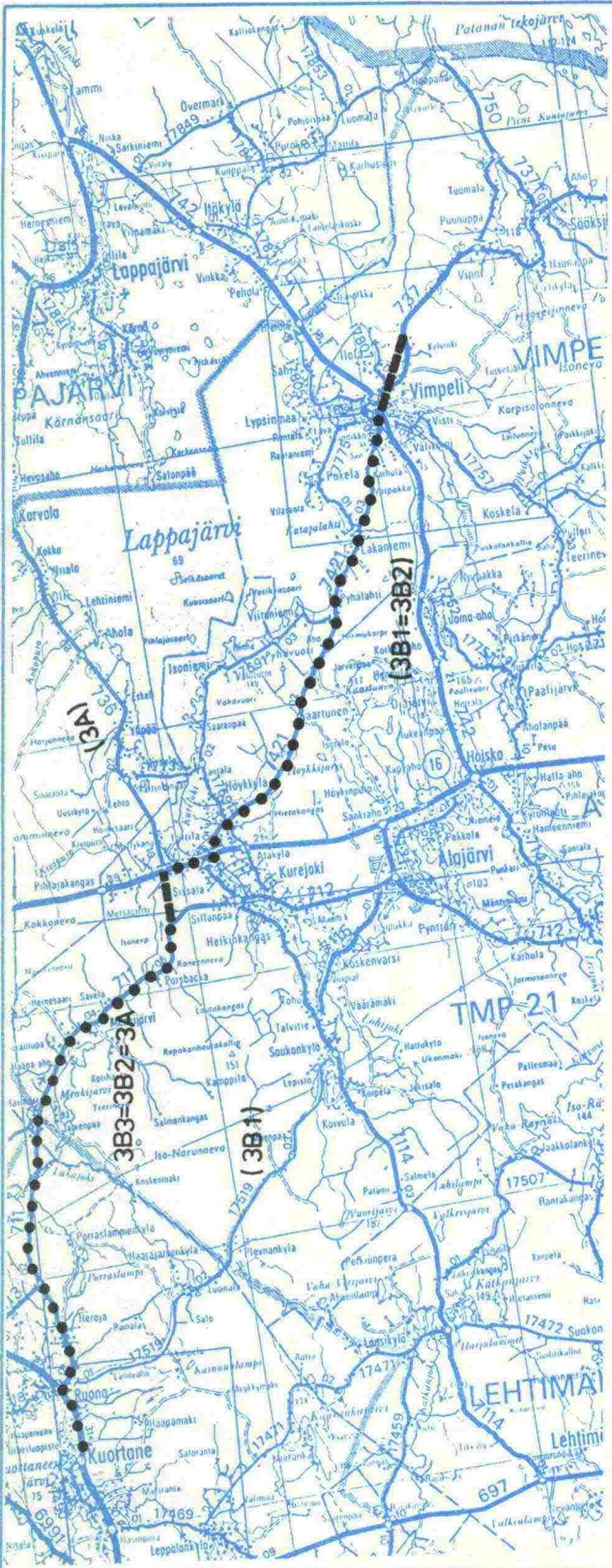
K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY





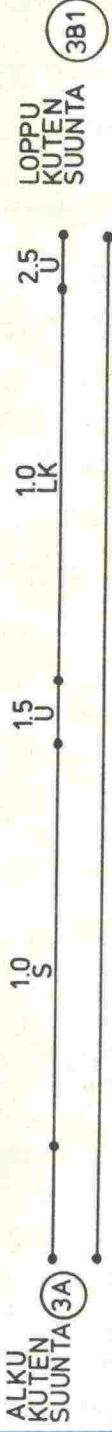
KARTTA
TIESUUNTA 3 B3

NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA	66 31	711 01	711 02	711 03	711 04	711 05	711 11	711 14	7421 01	7421 02	7421 03
NÄKEMÄT												
150 m		100	97	91	97	92	94	78	100	96	92	
300 m		86	54	41	63	45	41	25	75	66	58	
KAARTEISUUS		12	70	80	29	55	47	86	23	32	44	
MÄKISYYS		16	11	7	9	8	13	10	9	10	8	
POIKKILEIKKAUS		9.5	7.4	7.4	7.0	7.0	7.0	6.2	7.1	7.1	7.1	
PÄÄLLYSTE		Ab	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	
KANTAVUUS		379	157	166	166	138	169	169	132	145	135	
KVL 1983		1434	327	183	286	340	401	172	396	439	542	

TOIMENPITEET (MMK/KM)

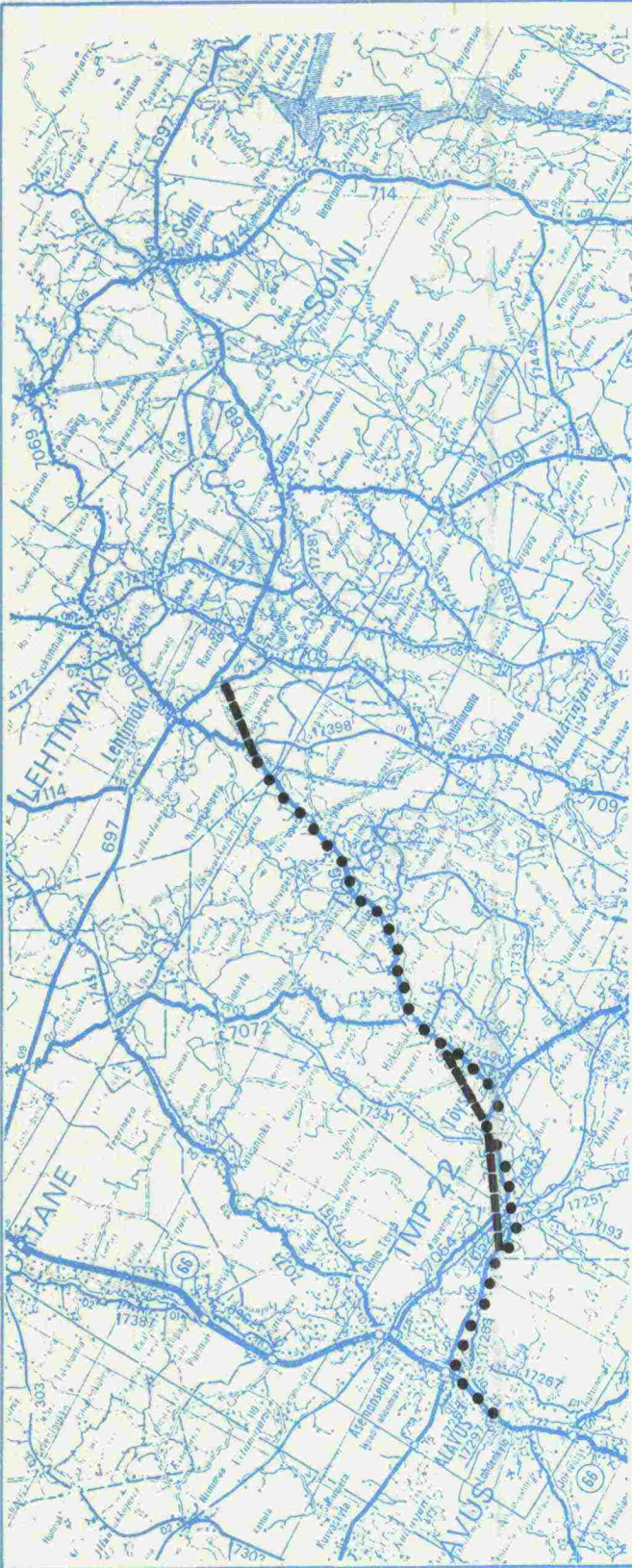
KANTATIE

SEUDULLINEN TIE



K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN	SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS
L TIEN LEVENTÄMINEN	
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS	TVH 1986
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN	VIATEK OY
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN	

KARTTA
TIESUUNTA 4
ALAVUS - TÖYSÄ -
LEHTIMÄKI - SOINI -
REISJÄRVI -
KÄRSÄMÄKI



NYKYTYILANNE	TIIENRO TIEOSA										
NÄKEMÄT											
150 m											
300 m											
KAARTEISUUS											
MÄKISYYS											
POIKKILEIKKAUS											
PÄÄLLYSTE											
KANTAVUUS											
KVL 1983											

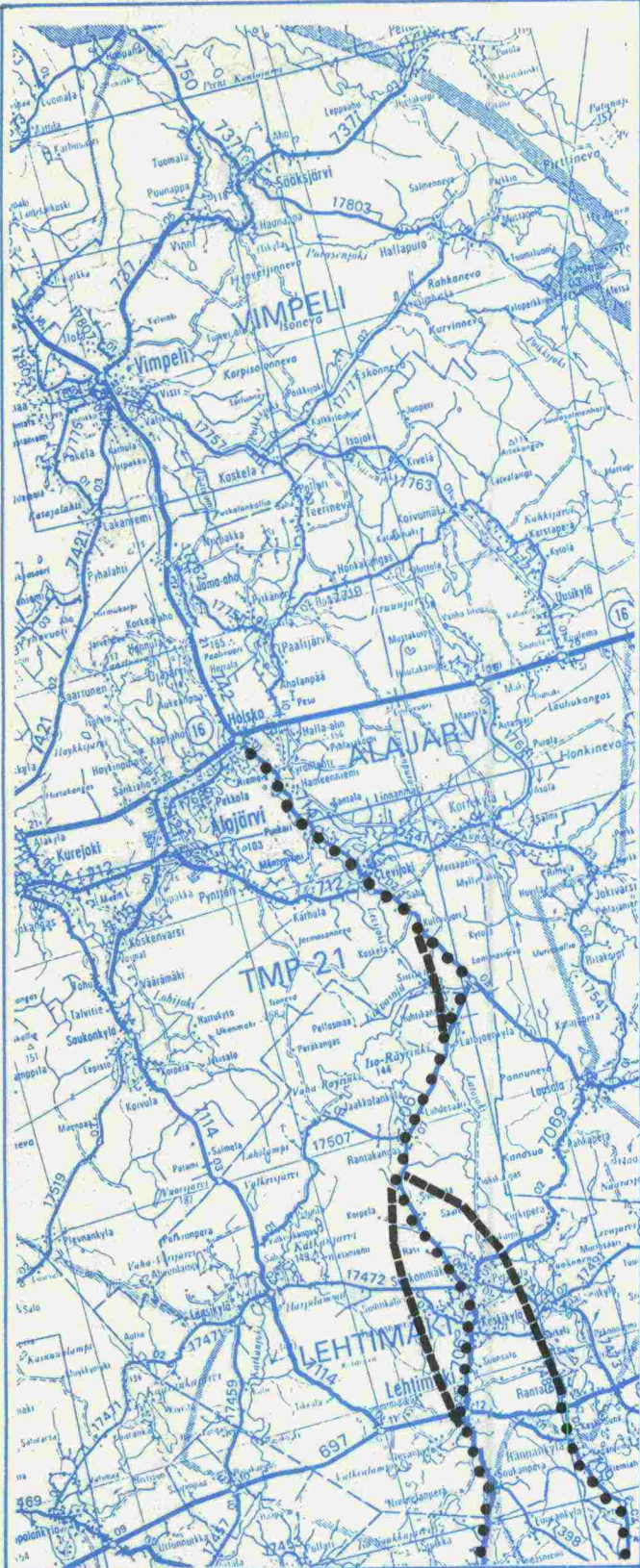
TOIMENPITEET (MMK/KM)	LOPPU KUTEN										
KANTATIE											
SEUDULLINEN TIE											

K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN											
L TIEN LEVENTÄMINEN											
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS											
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN											
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN											

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



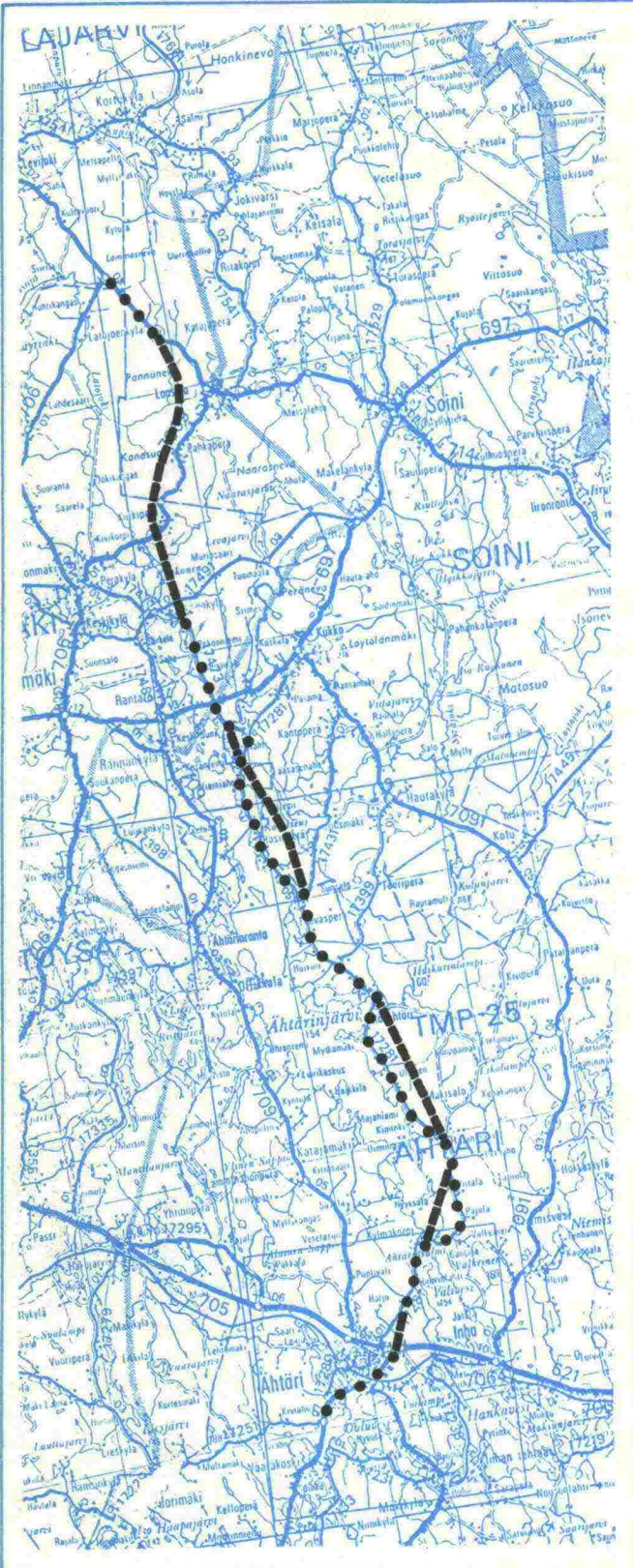
KARTTA
TIESUUNTA 5 A

NYKYTILANNE	706 05	706 06	706 07	714 02	714 01
NÄKEMÄT					
150 m	86	91	100	95	72
300 m	26	64	83	71	30
KAARTEISUUS	97	21	14	32	94
MÄKISYYS	17	10	7	9	7
POIKKILEIKKAUS	80	60	60	71	5.9/6.7
PÄÄLLYSTE	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös / Sr
KANTAVUUS	263	46	35	125	47
KVL 1983	984	410	206	491	319

TOIMENPITEET (MMK/KM)	2.0	1.5	2.0	1.5	1.8	LOPPU KUTEN
KANTATIE	U	KL	U	KL	LKS	
SEUDULLINEN TIE		K	K	K	LKS	SUUNTA 3B

K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

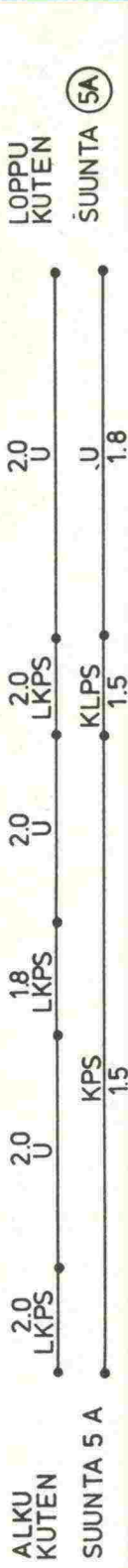
SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986
VIATEK OY



KARTTA
TIESUUNTA 5 B
VIRRAT - ÄHTÄRI -
ITÄ-ÄHTÄRI - KAUSTINEN
- YLIVIESKA

NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA	17281 01	17281 02	17281 03	17281 04	17281 05	17281 06	17473 01	17477 01	7069 01	7069 02	714 03
NÄKEMÄT												
150 m		-	-	-	-	-	-	-	-	50	40	95
300 m		-	-	-	-	-	-	-	-	8	1	48
KAARTEISUUS										135	171	45
MÄKISYYS										25	22	11
POIKKILEIKKAUS		6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	6.2	5.6-6.0	6.1	5.7	5.5-6.5	7.1
PÄÄLLYSTE		Sr	Sr	Sr	Sr	Sr	Sr	Sr / Os	Os	Os	Sr	Os
KANTAVUUS		12	21	33	18	23	32	51	177	155	60	135
KVL 1983		527	225	183	141	109	138	162	178	330	106	235

TOIMENPITEET (MMK/KM)
KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

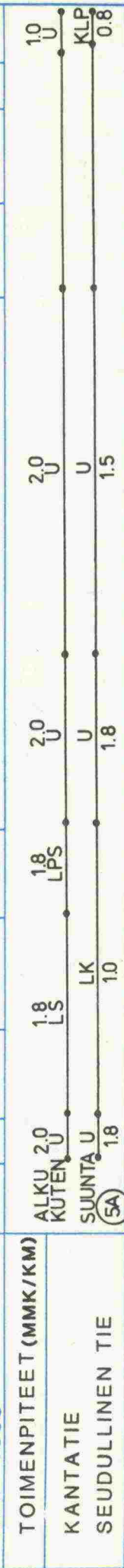
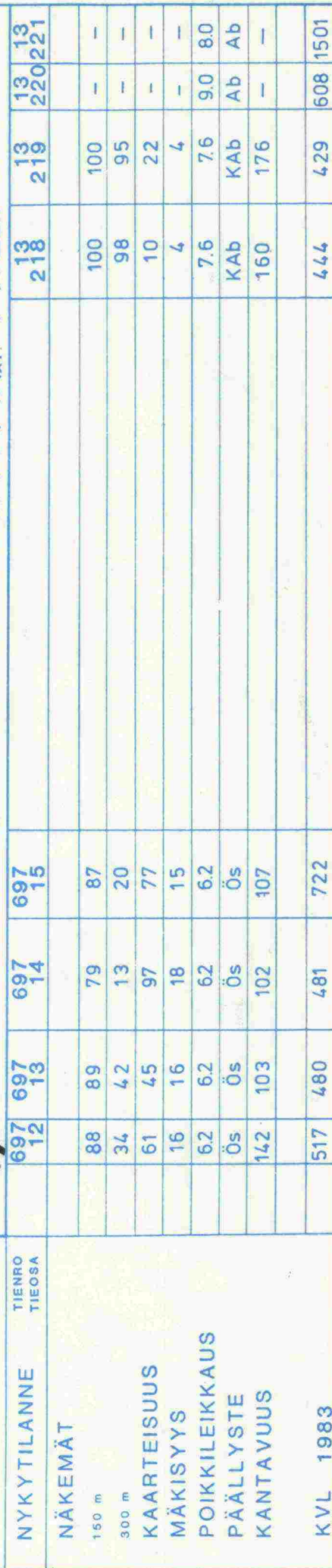
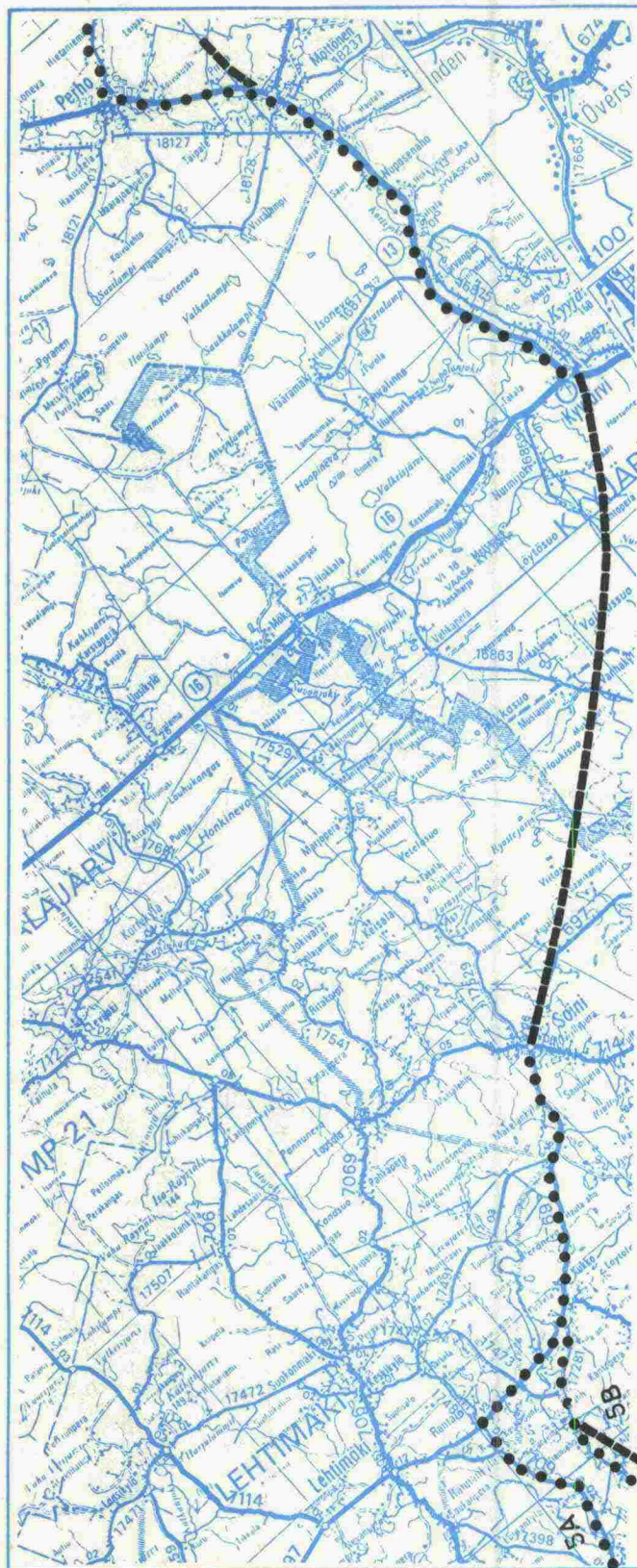


K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

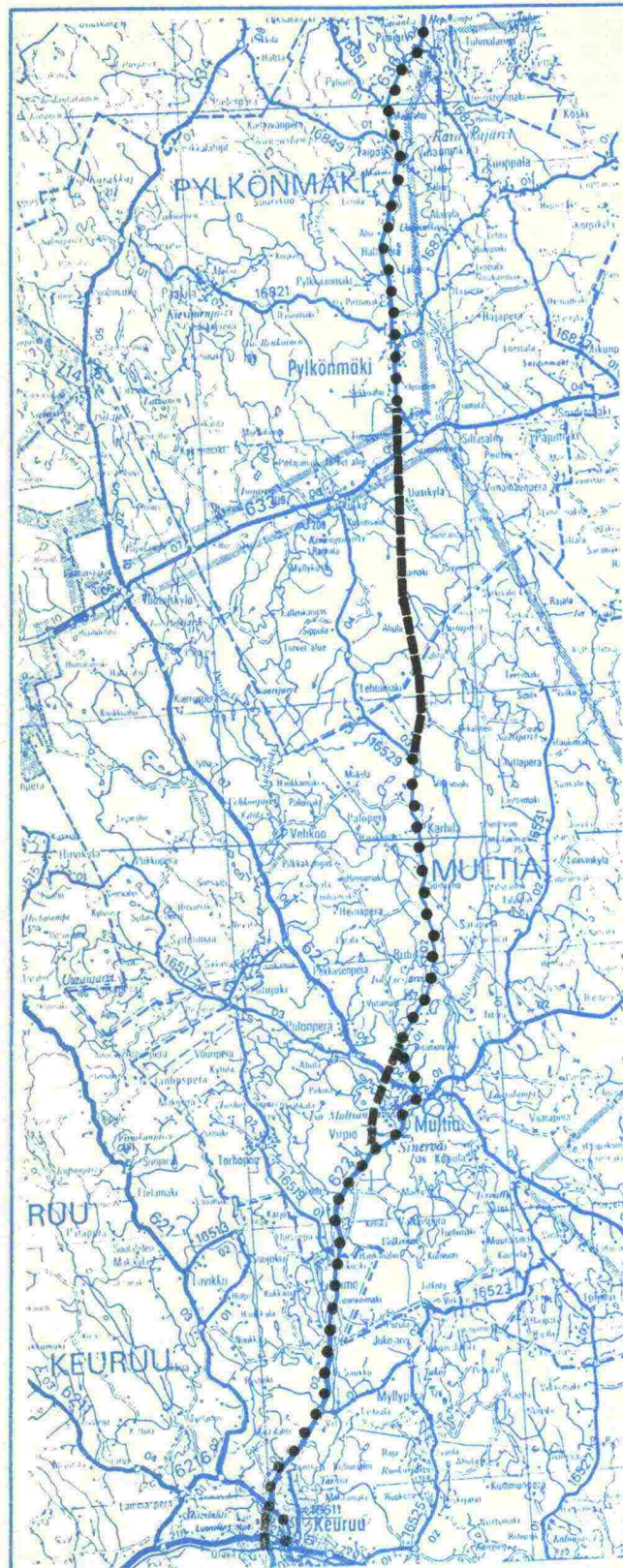
SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



<p>K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN L TIEN LEVENTÄMINEN P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN</p>	<p>SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS</p> <p>TVH 1986</p> <p> VIATEK OY</p>
---	---



KARTTA
TIESUUNTA 8 A
KEURUU - PYLKÖNMÄKI -
REISJÄRVI - KÄRSÄMÄKI



NYKYTILANNE	TIIENRO TIEOSA	622 01	622 02	622 03	16529 01	16529 02	16529 03	16529 04	633 06	636 01
NÄKEMÄT										
150 m		56	—	—	—	—	—	—	100	86
300 m		20	—	—	—	—	—	—	64	47
KAARTEISUUS		85	—	—	—	—	—	—	6	22
MÄKISYYS		27	—	—	—	—	—	—	18	15
POIKKILEIKKAUS		6.6	7.1	7.1	6.7/5.9	5.9	6.2	6.2	7.1	7.1
PÄÄLLYSTE		Sr	Ab	Ab	Ab/Ös/Sr	Sr	Sr	Sr	Ös	Ös/KAb
KANTAVUUS		54	—	—	40	18	25	39	106	—
KVL 1983		221	946	1298	407	199	110	166	268	358

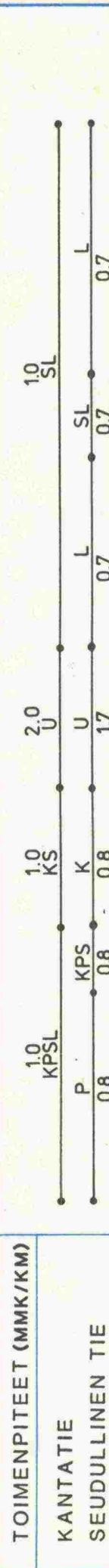
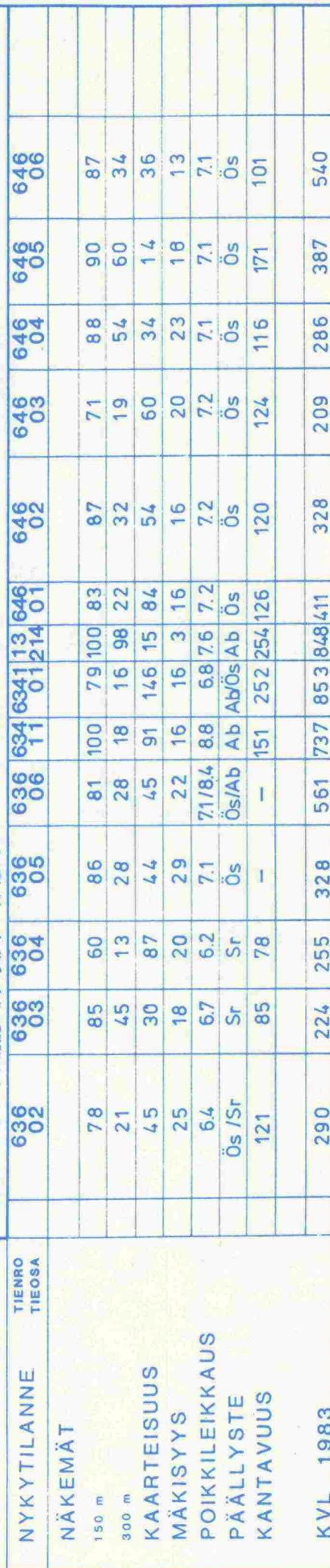
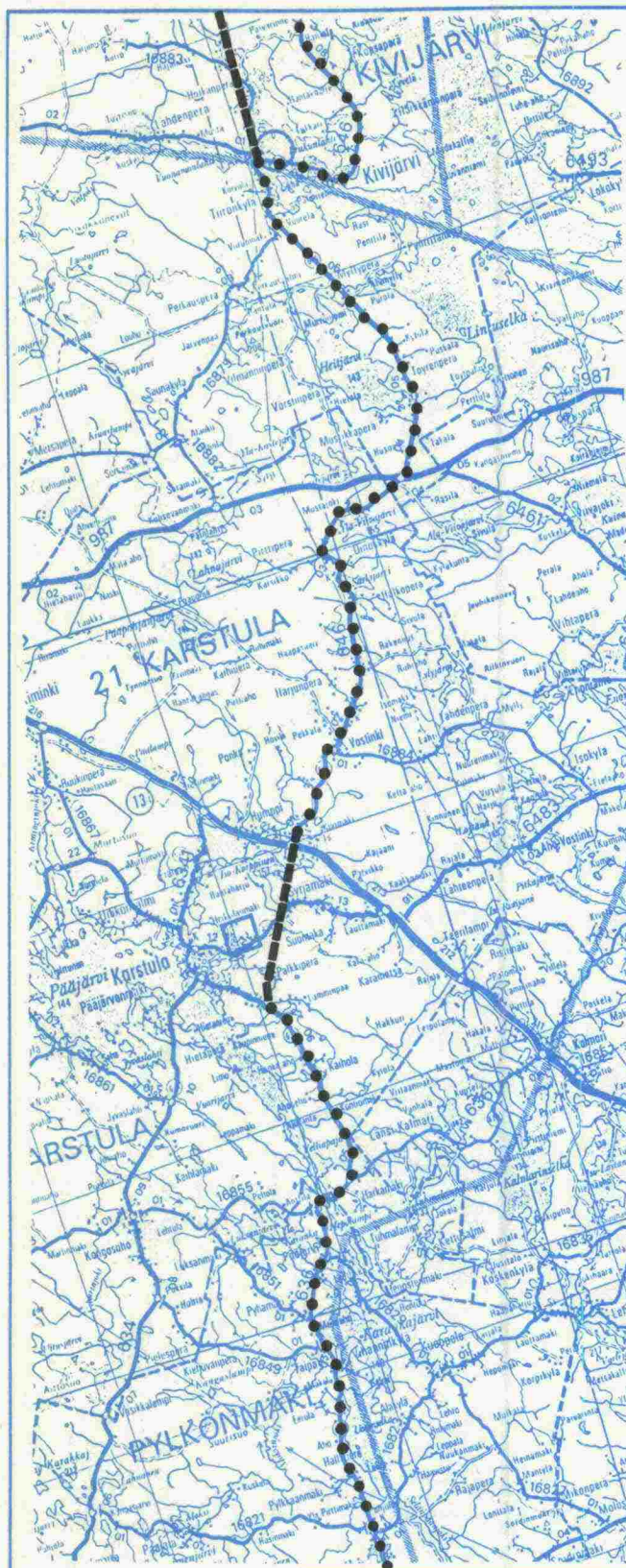
	TOIMENPITEET (MMK/KM)					
KANTATIE	2.0 U	1.0 LS	2.0 U	2.0 KLPS	2.0 U	1.0 KPS
SEUDULLINEN TIE	1.8 U	0.5 S	2.0 U	1.7 KLPS	1.7 U	0.8 S

KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

[V]VIATEK OY



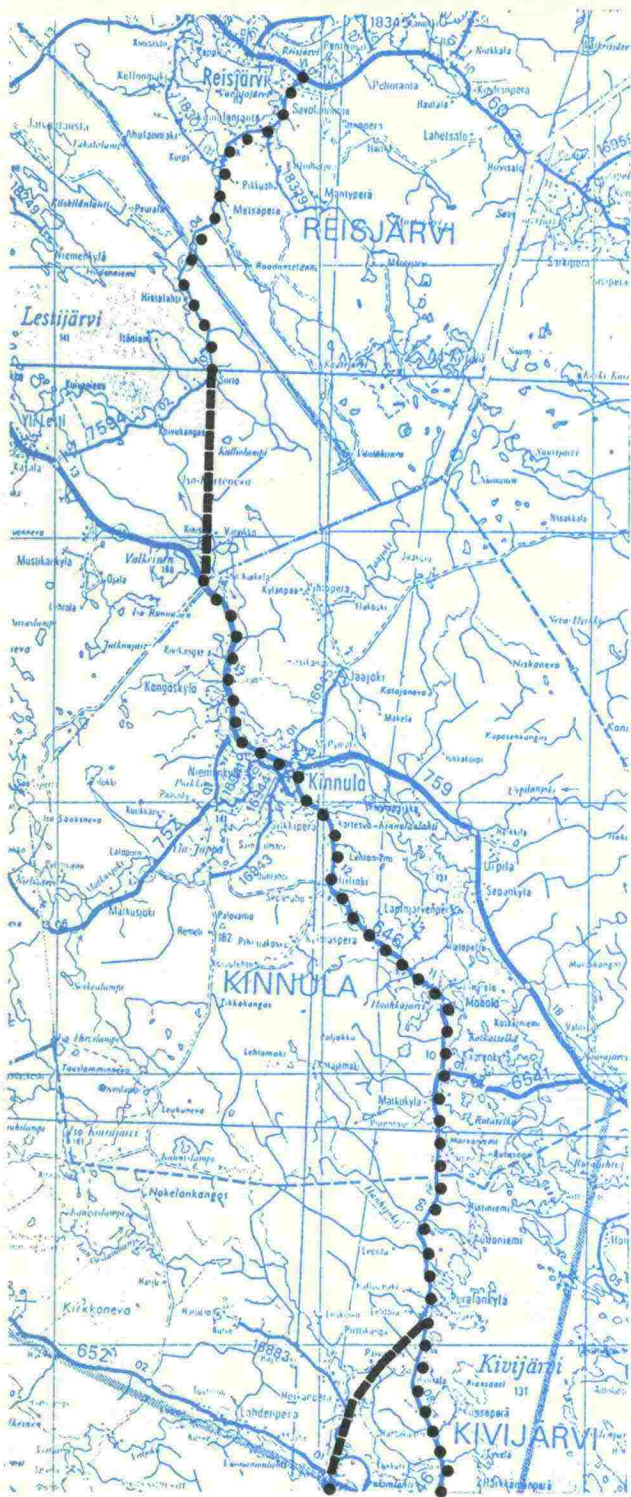
SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY

K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

KARTTA
TIESUUNTA 8 A



NYKYTILANNE	646 07	646 08	646 09	646 10	646 11	646 12	759 15	759 14	759 13	7594 01	7594 02	7594 03	7594 04
NÄKEMÄT													
150 m	90	93	96	96	100	94	98	94	64	63	59	82	84
300 m	47	37	55	60	58	65	62	34	22	31	30	39	42
KAA RTEISUUS	70	47	17	57	45	36	32	64	131	64	93	63	58
MÄKISYYS	16	17	17	8	8	10	14	11	3	16	16	7	15
POIKKILEIKKAUS	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	8/68	7.1	7.1	6.2	6.2	6.2	6.2
PÄÄLLYSTE	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Sr	Sr	Sr	Sr
KANTAVUUS	149	228	231	155	248	244	249	167	254	32	23	21	59
KVL 1983	812	302	277	370	526	959	534	503	398	147	155	165	290

TOIMENPITEET (MMK/KM)

KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

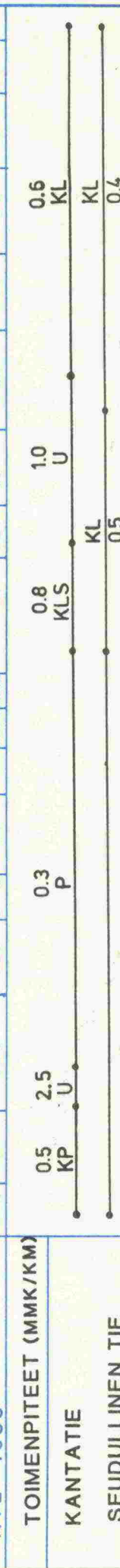
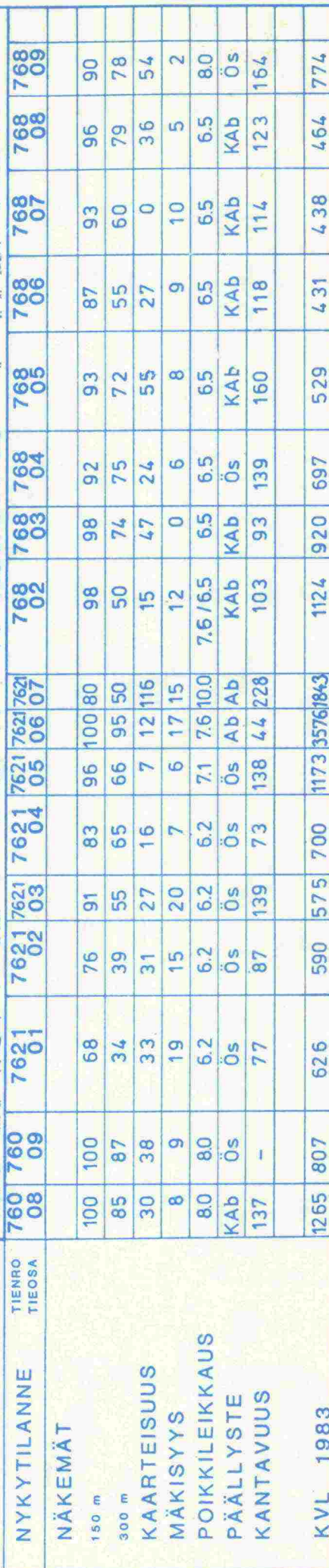
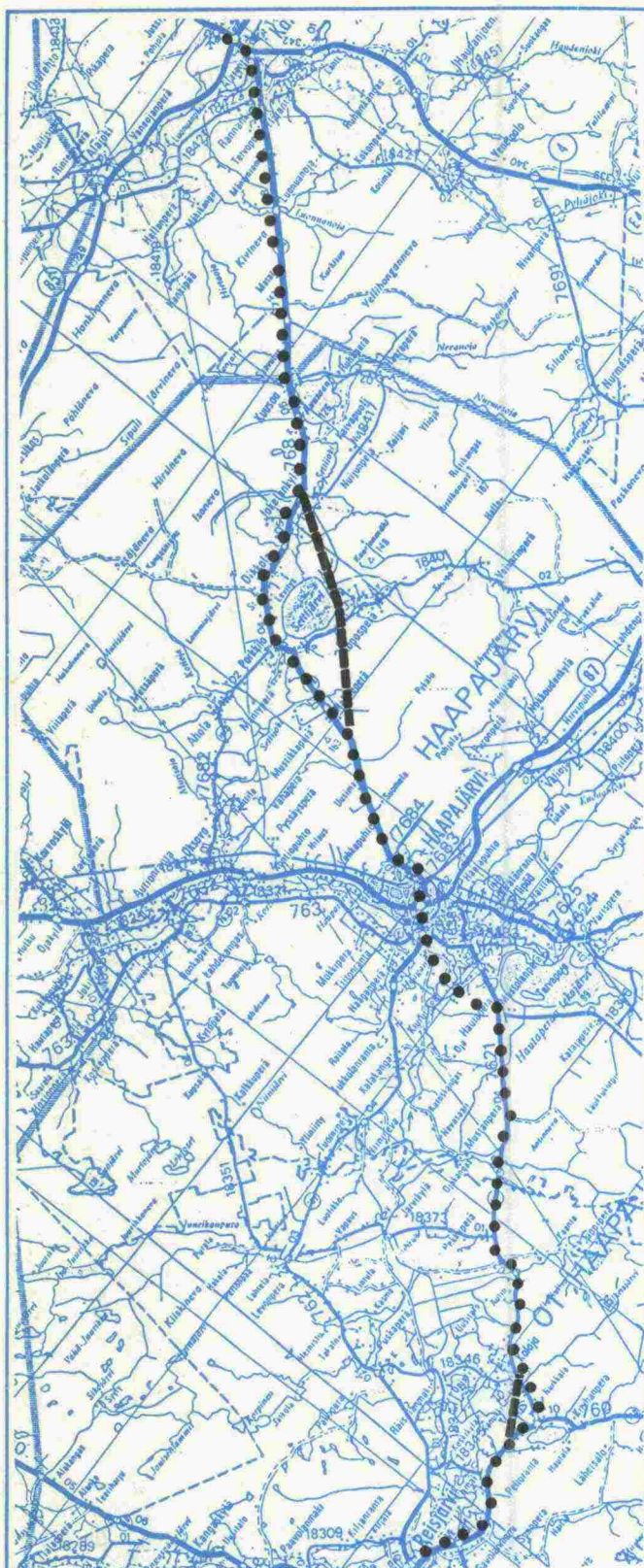


K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIAITEK OY

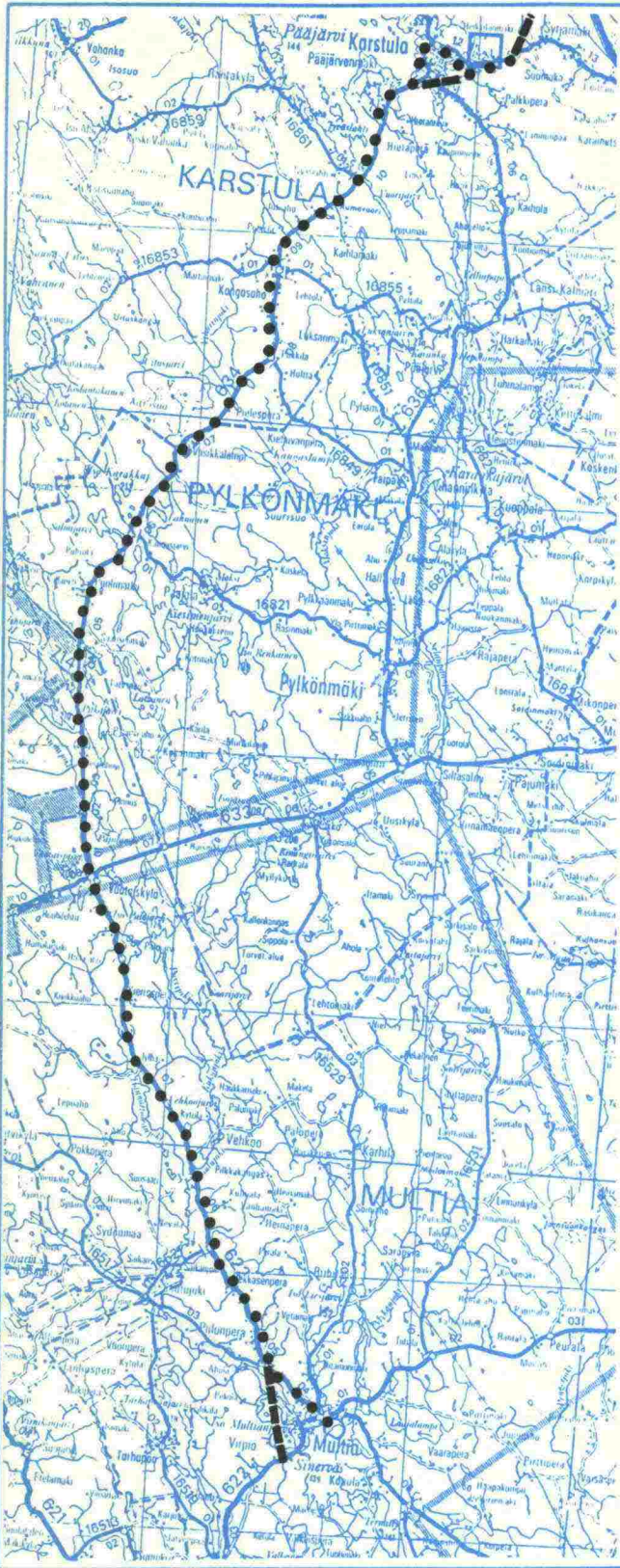


KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



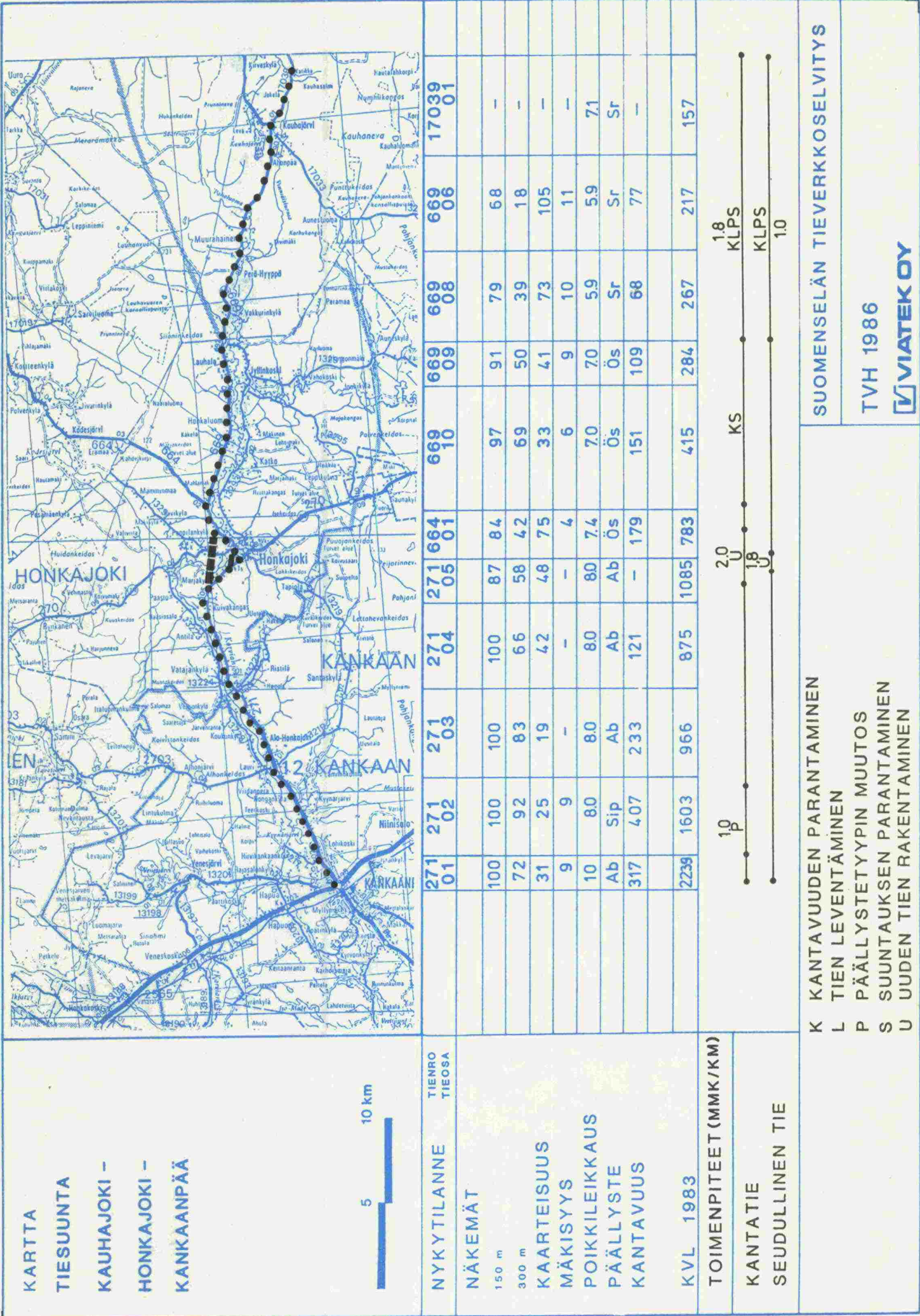
KARTTA
TIESUUNTA 8 B
KEURUU - VÄÄTÄISKYLÄ
- REISJÄRVI -
KÄRSÄMÄKI

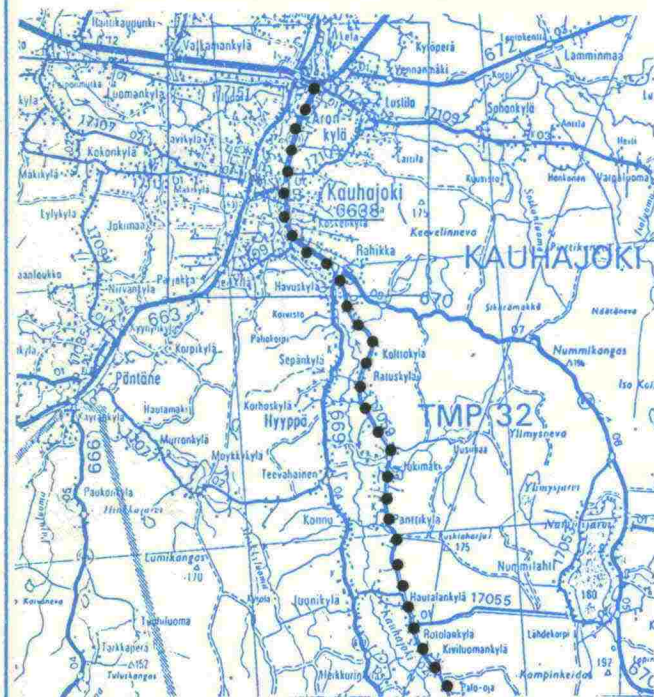
NYKYTILANNE	TIIENRO TIEOSA														
NÄKEMÄT	622 04	622 05	622 06	622 07	622 08	634 01	634 02-03	634 04	634 05	634 06	634 07	634 08	634 09	634 10	634 11
150 m	82	93	99	90	85	97	94	86	86	72	87	91	85	85	100
300 m	46	45	56	53	32	63	59	53	53	21	45	48	47	46	18
KAARTEISUUS	69	38	32	46	52	4	15	33	33	52	24	25	37	46	91
MÄKISYYS	16	27	15	18	20	15	10	19	19	19	17	20	21	18	16
POIKKILEIKKAUS	7.1	7.1	7.1	7.1	7.1	6.4	6.4	6.9	6.9	6.9	6.9	6.9	6.9	6.9	9.8
PÄÄLLYSTE	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös/Ab	Ab
KANTAVUUS	131	150	148	111	236	69	77	136	136	190	156	197	222	226	151
KVL 1983	797	408	375	375	375	161	164	145	145	146	146	244	366	1130	737

TOIMENPITEET (MMK/KM)																
	2.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	2.0		
ALKU	U	SKL	LK	SLK	SLK	SLK	SLK	SLK	SLK	SLK	SL	KL	KL	U		
KUTEN																
SUUNTA	8A	0.5	KL	0.6	KL	0.6	KL	0.6	KL	0.6	KL	0.8	LOPPU KUTEN	8A		

K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS
TVH 1986
VIATEK OY





KARTTA

TIESUUNTA

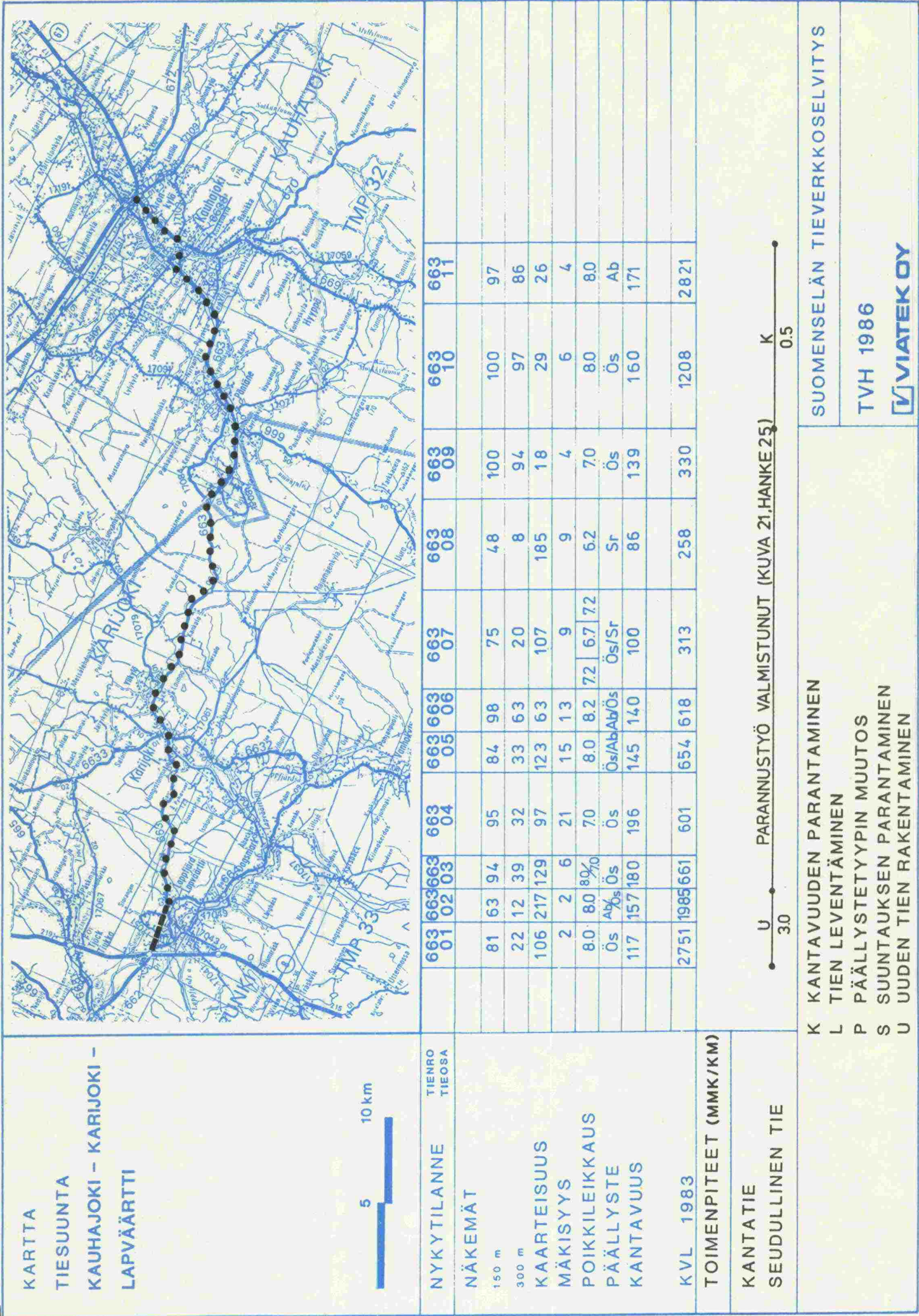
КАУНАЈОКИ -

HONKAJOKI -

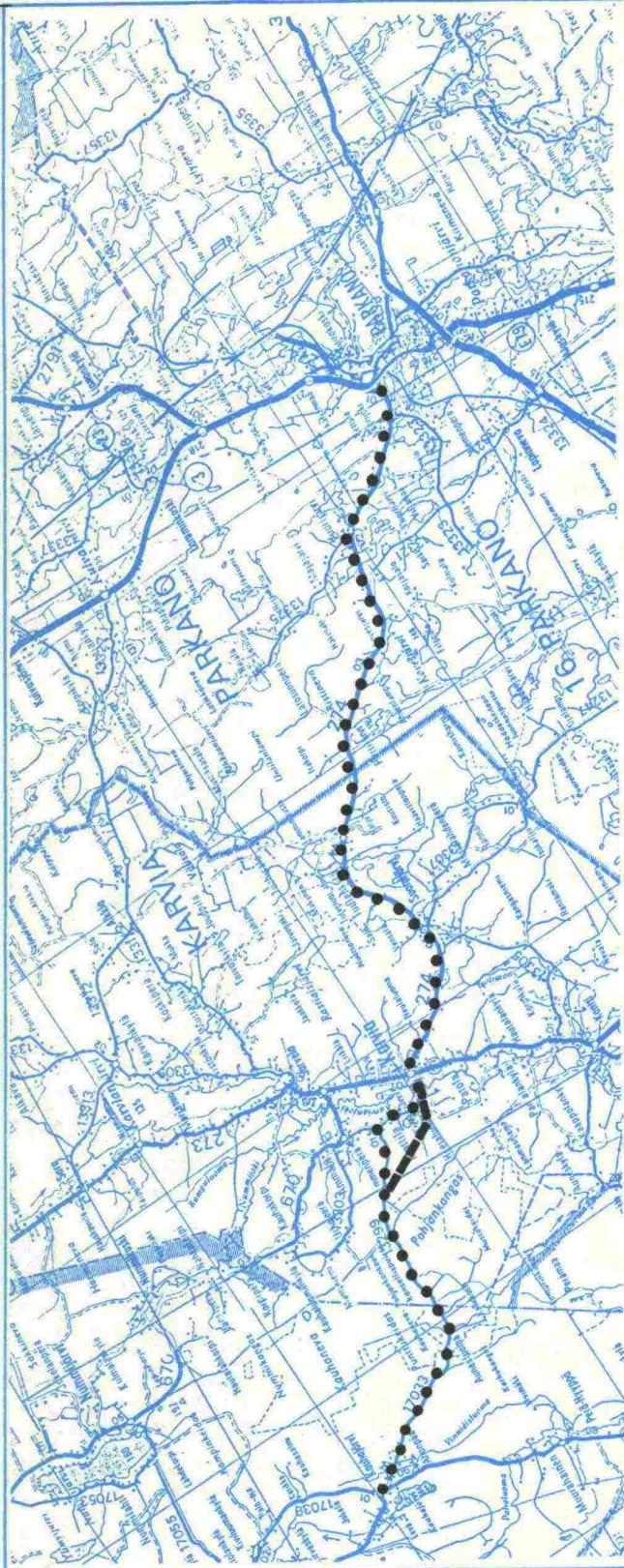
KANKAANPÄÄ

5 10 km

NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA	17039 02	17059 01	17059 02	669 02	669 01	
NÄKEMÄT							
150 m		—	—	—	100	99	
300 m		—	—	—	95	99	
KAA RTEISUUS		—	—	—	43	8	
MÄKISYYS		—	—	—	4	2	
POIKKILEIKKAUS		7.1	6.5	6.5	7.8	7.8	
PÄÄLLYSTE		Sr	Sr	Sr	Ös	Ös	
KANTAVUUS		—	74	76	253	186	
KVL 1983		208	477	298	1679	1445	
TOIMENPITEET (MMK/KM)							
KANTATIE			1.8 KLPS		1.2 KP	2.0 KP	
SEUDULLINEN TIE			KLPS 1.0		KP 1.0	KP 1.0	
K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN L TIEN LEVENTÄMINEN P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN							SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS
							TVH 1986
							<input checked="" type="checkbox"/> VIATEKOY



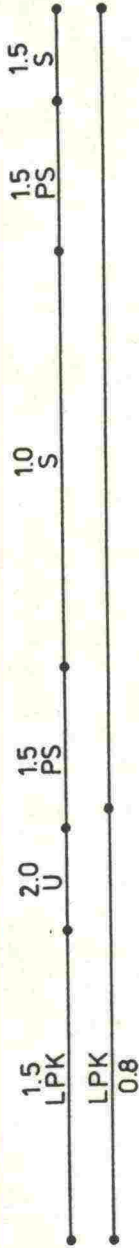
KARTTA
TIESUUNTA
KAUHAJÄRVI - KARVIA -
PARKANO



NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA	17033 01	13301 01	274 05	274 04	274 03	274 02	274 01	3 216
NÄKEMÄT									
150 m		—	—	95	99	97	89	97	100
300 m		—	—	46	68	75	44	60	56
KAARTEISUUS		—	—	52	39	25	58	46	30
MÄKISYYS		—	—	8	7	5	8	7	15
POIKKILEIKKAUS		6.0	5.9	8.0	8.0	8.0	8.0	8.0	10.0
PÄÄLLYSTE		Sr	Sr	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ab
KANTAVUUS		—	115	172	136	114	186	167	356
KVL 1983		76	253	746	378	298	354	1108	3774

TOIMENPITEET (MMK/KM)

KANTATIE
SEUDULLINEN TIE

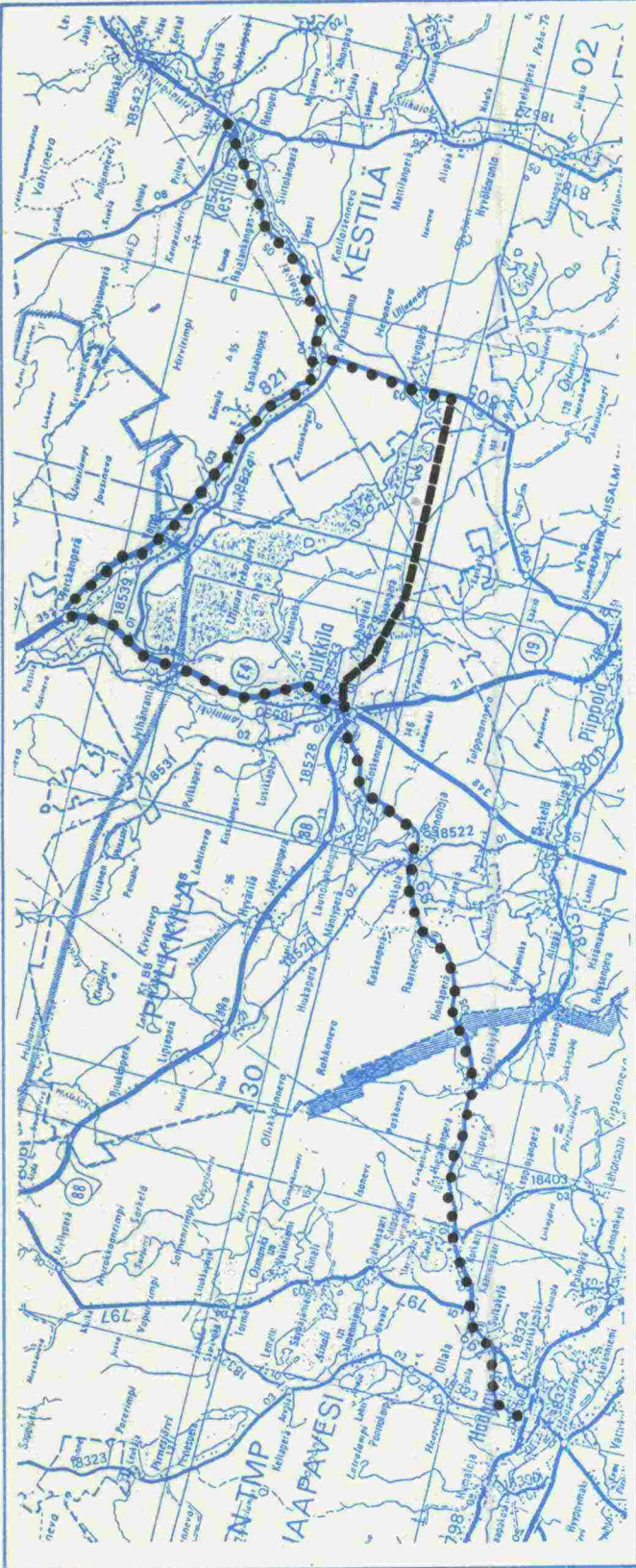


K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
L TIEN LEVENTÄMINEN
P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIAATEK OY



KARTTA
TIESUUNTA
HAAPAVESI-PIIPPOLA
-KESTILÄ

NYKYTILANNE	TIIENRO TIEOSA												
NÄKEMÄT	799 01	799 02	799 03	799 04	799 05	799 06	4 350	4 351	821 01	821 02	821 03	821 04	821 05
150 m	—	100	94	100	100	72	100	100	100	100	67	96	79
300 m	—	75	74	93	70	20	97	100	91	94	13	64	20
KAARTEISUUS	—	31	26	25	40	84	25	18	30	4	108	57	79
MÄKISYYS	—	13	13	5	5	12	5	4	1	1	7	3	13
POIKKILEIKKAUS	7.1	7.1	6.6	6.6	6.6	6.6	10.0	10.0	6.6	6.9	7.3	6.4	6.5
PÄÄLLYSTE	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ab	Ab	Ös	Ös/Sr	Sr	Ös	Ös/Ab
KANTAVUUS	140	212	152	133	86	150	216	186	119	50	95	119	112
KVL 1983	880	539	483	329	325	595	2386	1997	125	99	187	533	649

TOIMENPITEET (MMK/KM)											
KANTATIE											
SEUDULLINEN TIE											
0.9 KLPS											
K											
0.4											
0.8 KL											
K											
1.0 LS											
2.0 U											
K											
0.6											
K											
0.6											
KPS											
0.6											
KL											
0.7											
LS											

K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN

L TIEN LEVENTÄMINEN

P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS

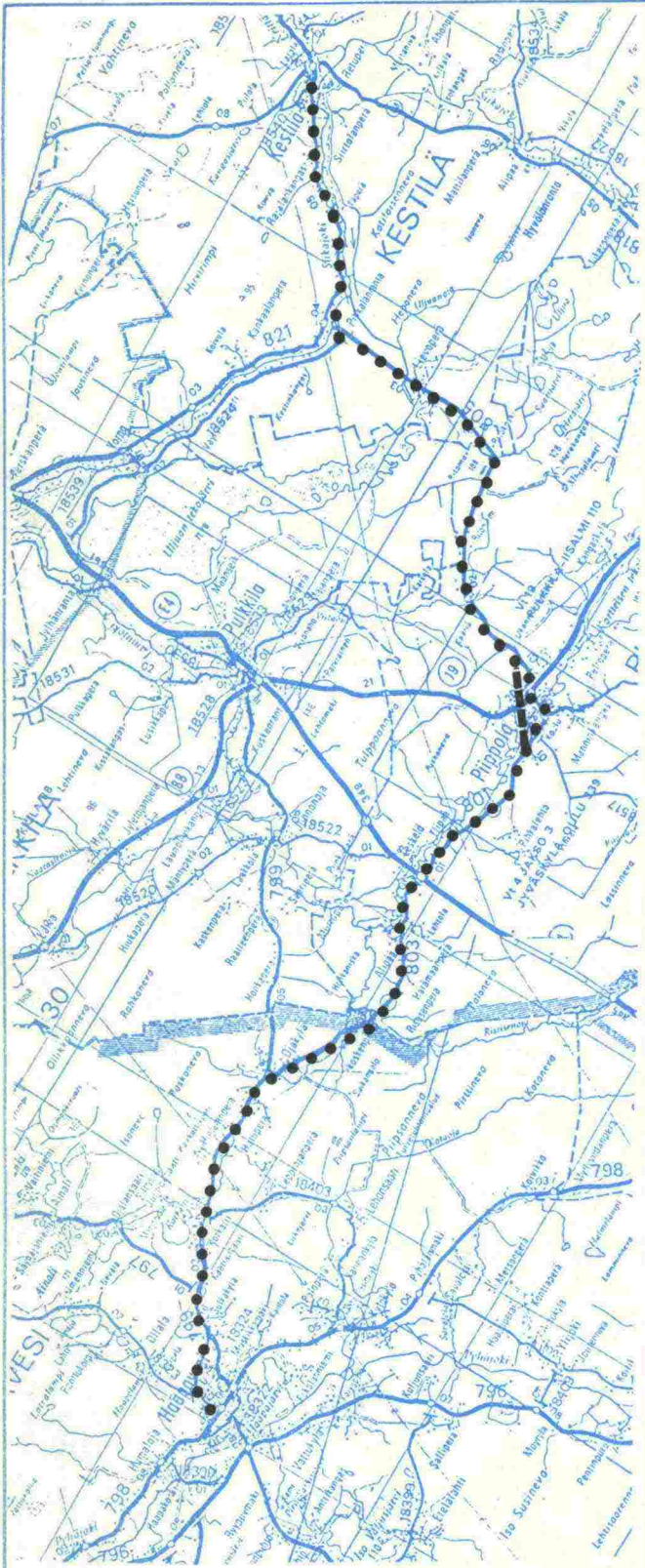
S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN

U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIATEK OY



KARTTA
TIESUUNTA
HAAPAVESI-PIIPPOLA
-KESTILÄ

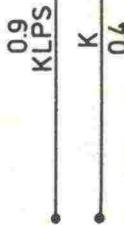
5 10 km

NYKYTILANNE	TIENRO TIEOSA											
	799 01	799 02	799 03	803 02	803 01	801 01	801 02	805 01	805 02	805 03	821 04	821 05
NÄKEMÄT												
150 m	—	100	94	—	89	88	91	93	97	92	96	79
300 m	—	75	74	—	39	49	49	78	55	60	64	20
KAARTEISUUS	—	31	26	—	91	60	60	85	43	24	57	79
MÄKISYYS	—	13	13	—	9	3	6	5	7	8	3	3
POIKKILEIKKAUS	7.1	7.1	7.1	6.1	6.1	5.9	6.0	8.0	6.4	6.4	6.4	6.5/8.0
PÄÄLLYSTE	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös	Ös/Ab
KANTAVUUS	140	212	152	—	87	34	101	311	95	109	76	112
KVL 1983	880	539	483	190	231	397	453	918	794	236	533	649

TOIMENPITEET (MMK/KM)

KANTATIE

SEUDULLINEN TIE



1.2 U

0.7 KL

1.0 LS

- K KANTAVUUDEN PARANTAMINEN
- L TIEN LEVENTÄMINEN
- P PÄÄLLYSTETYYPIN MUUTOS
- S SUUNTAUKSEN PARANTAMINEN
- U UUDEN TIEN RAKENTAMINEN

SUOMENSELÄN TIEVERKKOSELVITYS

TVH 1986

VIA TEK OY

